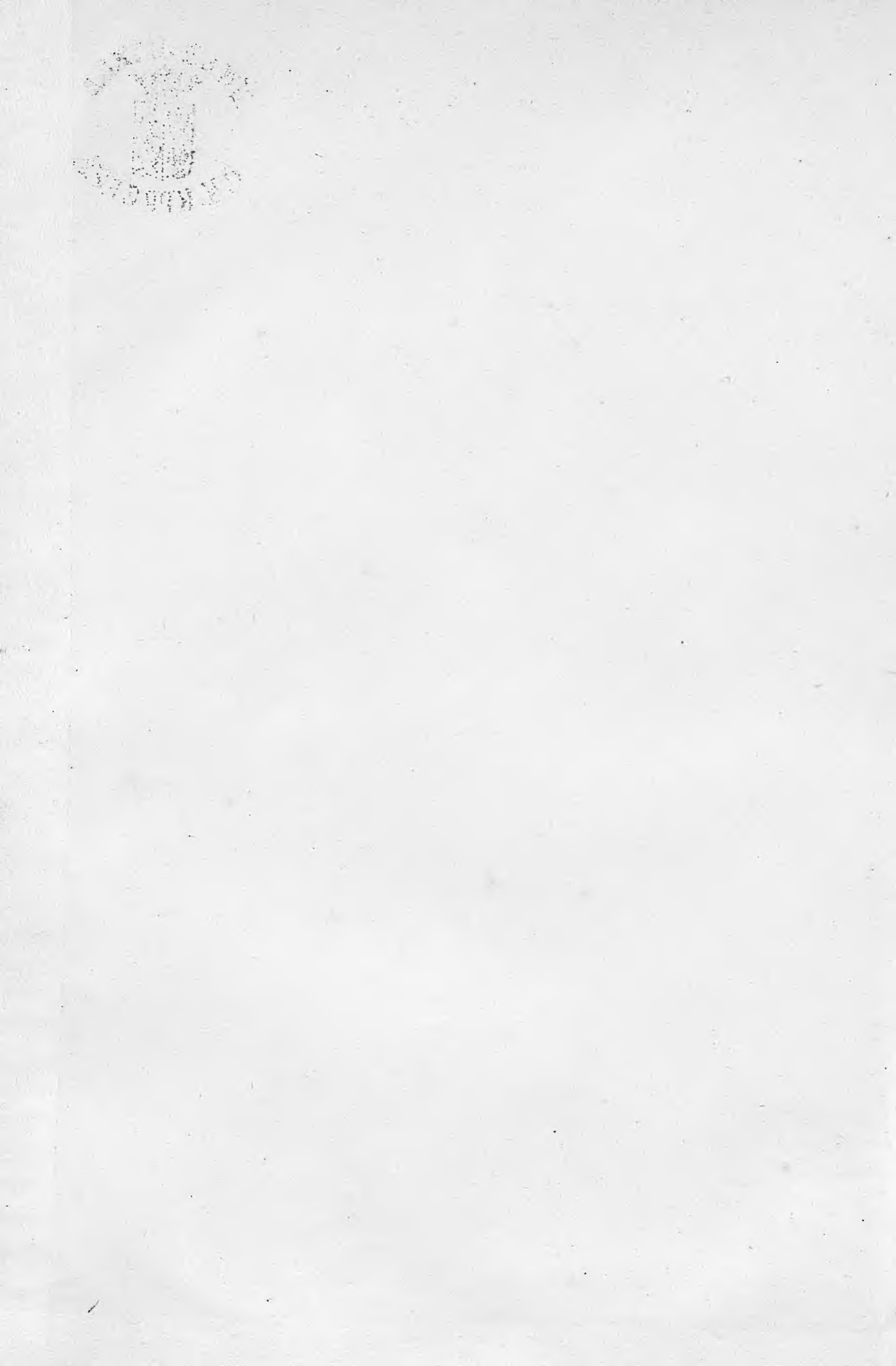




СОВРЕМЕННАЯ МОРСКАЯ ВОЙНА

МОРСКІЯ ЗАМѢТКИ

О РУССКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙНѢ

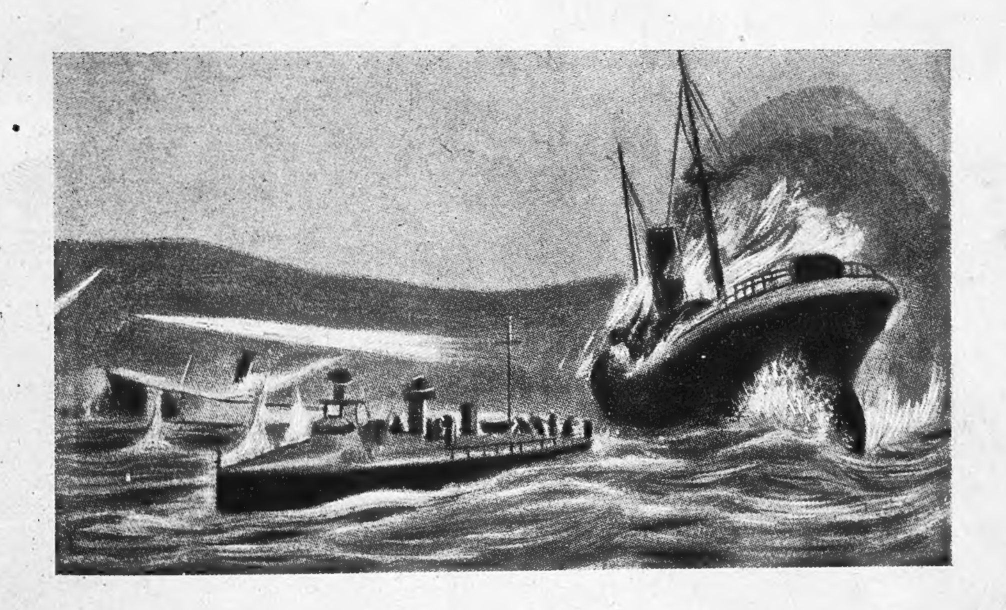
Н. Л. КЛАДО
(ПРИБОЙ)
Штатный преподаватель Николаевской Морской Академии

Подъ редакціей А. Н. ЩЕГЛОВА

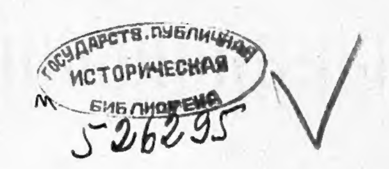
СОВРЕМЕННАЯ МОРСКАЯ ВОЙНА

МОРСКІЯ ЗАМѢТКИ

О РУССКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙНѢ



С.-ПЕТЕРБУРГЪ
1905



Дозволено цензурою 15 февраля 1905 г. С.-Петербургъ

 Типографія А. С. Суворина. Эртелевъ, 13 

Книга эта, появляющаяся вторымъ изданіемъ, — почти дословное повтореніе перваго. Причина этого — полная невозможность для меня заняться ея переработкой, такъ какъ вслѣдъ за возникновеніемъ мысли о возможности этого второго изданія я уѣхалъ на театръ военныхъ дѣйствій и до настоящаго момента не могу посвятить этой книгѣ моего времени. Однако нѣтъ худа безъ добра, и послѣднее я вижу въ томъ, что прочитавшій эту книгу можетъ воочію убѣдиться, какъ все, что произошло въ этой ужасной для насъ войнѣ, не должно было явиться для насъ сюрпризомъ, что война эта, собственно, не дала ничего новаго, что морская военная наука задолго еще до войны (первое изданіе книги вышло въ 1901 году) установила и наилучшіе типы судовъ, и относительное значеніе элементовъ вооруженія кораблей, т.-е. тарана, мины, артиллеріи и брони, и особенно настаивала на огромномъ значеніи флота для государства вообще и для нашего отечества въ частности.

Второе изданіе этой книги могло появиться только благодаря любезной готовности Александра Николаевича Щеглова взять на себя трудъ ея редактированія, и за это приношу ему мою сердечную благодарность.

Н. Кладо.

Парижъ.
7-го января 1905 года.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Во всѣхъ международныхъ столкновеніяхъ послѣдняго времени флотъ игралъ выдающуюся роль. Обыкновенно дѣло съ того и начиналось, что у береговъ того государства, поведеніе котораго грозило общему миру или которое просто нарушало права живущихъ на его территоріи иностранцевъ, сосредоточивались морскія силы заинтересованныхъ государствъ. Если этого оказывалось недостаточно, берега строптиваго государства объявлялись въ блокадѣ, для чего былъ изобрѣтенъ и особый терминъ — «*мирная* блокада»; если и этого было мало, прибѣгали къ *мирному* захвату, напримѣръ таможенъ, отдѣльныхъ прибрежныхъ городовъ или острововъ, и, наконецъ, доходило дѣло и до бомбардировокъ, захватовъ и уничтоженія военныхъ и коммерческихъ судовъ и т. п. Достаточно вспомнить Александрію, греко-турецкую войну, волненія на островѣ Критѣ, французскую, а потомъ и итальянскую демонстраціи противъ Турціи, Венецуэльскія событія..., да и не перечтешь всѣхъ этихъ случаевъ только за самое послѣднее время.

Когда оказывались необходимыми болѣе сильные удары,—прочное занятіе значительной части территоріи или экспедиція во внутрь страны,—операціи, недоступныя флоту,—на первый планъ выступали сухопутныя войска. Однако и въ этотъ періодъ роль флота продолжала оставаться въ высшей степени важной. На военныхъ корабляхъ непосредственно, или подъ ихъ охраной, перевозились войска и подъ прикрытіемъ ихъ огня высаживались на берегъ. Затѣмъ на флотѣ лежала важная обязанность — обезпеченіе коммуникаціонныхъ линій, и, наконецъ, у береговъ и въ рѣкахъ морскія силы сплошь и рядомъ дѣйствовали рука объ руку съ сухопутными и оказывали имъ существенную, часто неоцѣнимую, поддержку. На-

примѣръ, послѣднія китайскія событія (1900 г.) даютъ массу фактовъ, иллюстрирующихъ эти положенія.

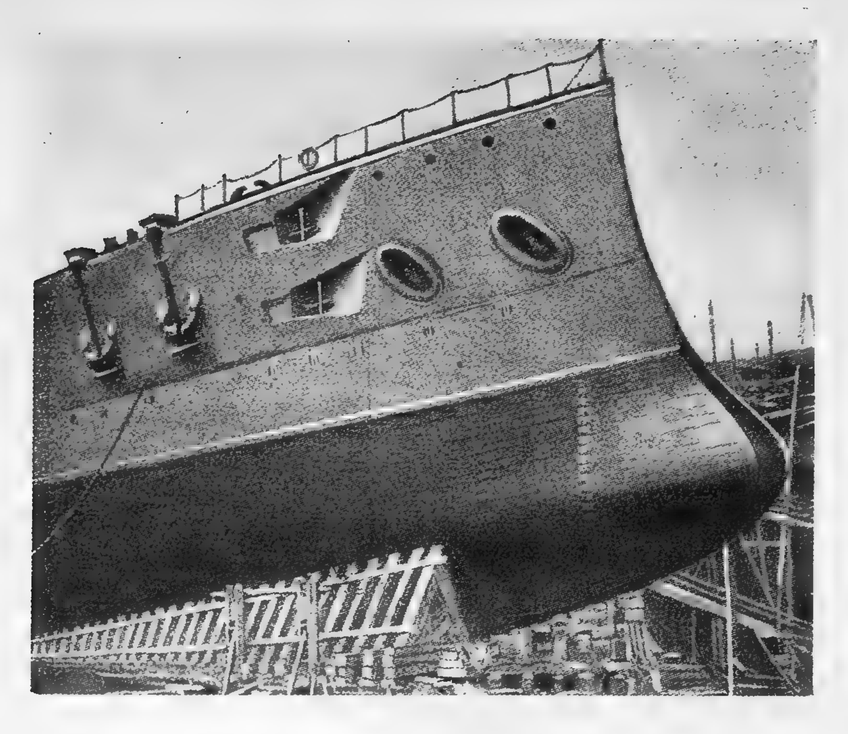
Флотъ привлекаетъ на себя вниманіе въ послѣднее время и на другомъ поприщѣ. Взаимные визиты военныхъ эскадръ двухъ государствъ служатъ первымъ явнымъ признакомъ намѣчающагося политическаго ихъ сближенія. Торжественные пріемы иностранныхъ моряковъ, горячія народныя манифестаціи при появленіи ихъ на берегу, принимающія иногда поистинѣ грандіозные размѣры, подготовляютъ почву, и постепенно политическое сближеніе переходитъ въ соглашеніе и союзъ, и случается, что и самый союзъ объявляется впервые во всеобщее свѣдѣніе съ палубы военнаго корабля. Такъ былъ, напримѣръ, объявленъ франко-русскій союзъ.

Затѣмъ прямо вошло какъ бы въ обычай, что правители могущественнѣйшихъ государствъ посѣщаютъ другъ друга во главѣ отрядовъ военныхъ судовъ, и посѣщенія эти неизмѣнно сопровождаются морскими смотрами и маневрами. Ни одно торжественное событіе въ странѣ, каковы, напримѣръ, коронаціи, юбилеи царствующихъ особъ, открытіе каналовъ и т. п., не обходится безъ присылки представителей отъ всѣхъ военныхъ флотовъ, которые соперничаютъ при этомъ другъ съ другомъ, присылая на эти выставки морской силы самые лучшіе образцы новѣйшихъ своихъ кораблей.

Наконецъ теперь, когда на далекомъ Востокѣ идетъ пока чисто морская война и когда такъ ясно стало для всѣхъ, насколько дѣйствія на морѣ вліяютъ и будутъ вліять на общій ходъ военныхъ дѣйствій, все касающееся военнаго флота и способовъ веденія войны на морѣ пріобрѣтаетъ исключительный интересъ.

Газетныя извѣстія пестрятъ названіями различныхъ типовъ кораблей, указаніями на ихъ силу и различныя качества, и для не спеціалистовъ свѣдѣнія эти часто ничего не говорятъ, а иногда и совсѣмъ непонятны.

Помочь разобраться во всѣхъ этихъ вопросахъ и составляетъ цѣль этой книжки, въ которой мы постараемся дать краткія и общепонятныя указанія о типахъ современныхъ судовъ, объ ихъ вооруженіи, защитѣ и вообще о тѣхъ средствахъ, которыми обладаетъ современный флотъ для веденія морской войны, и какъ они въ различныхъ случаяхъ морской войны примѣняются.



(Рис. 1). Видъ тарана военнаго корабля.

I. Наступательныя и оборонительныя средства корабля.

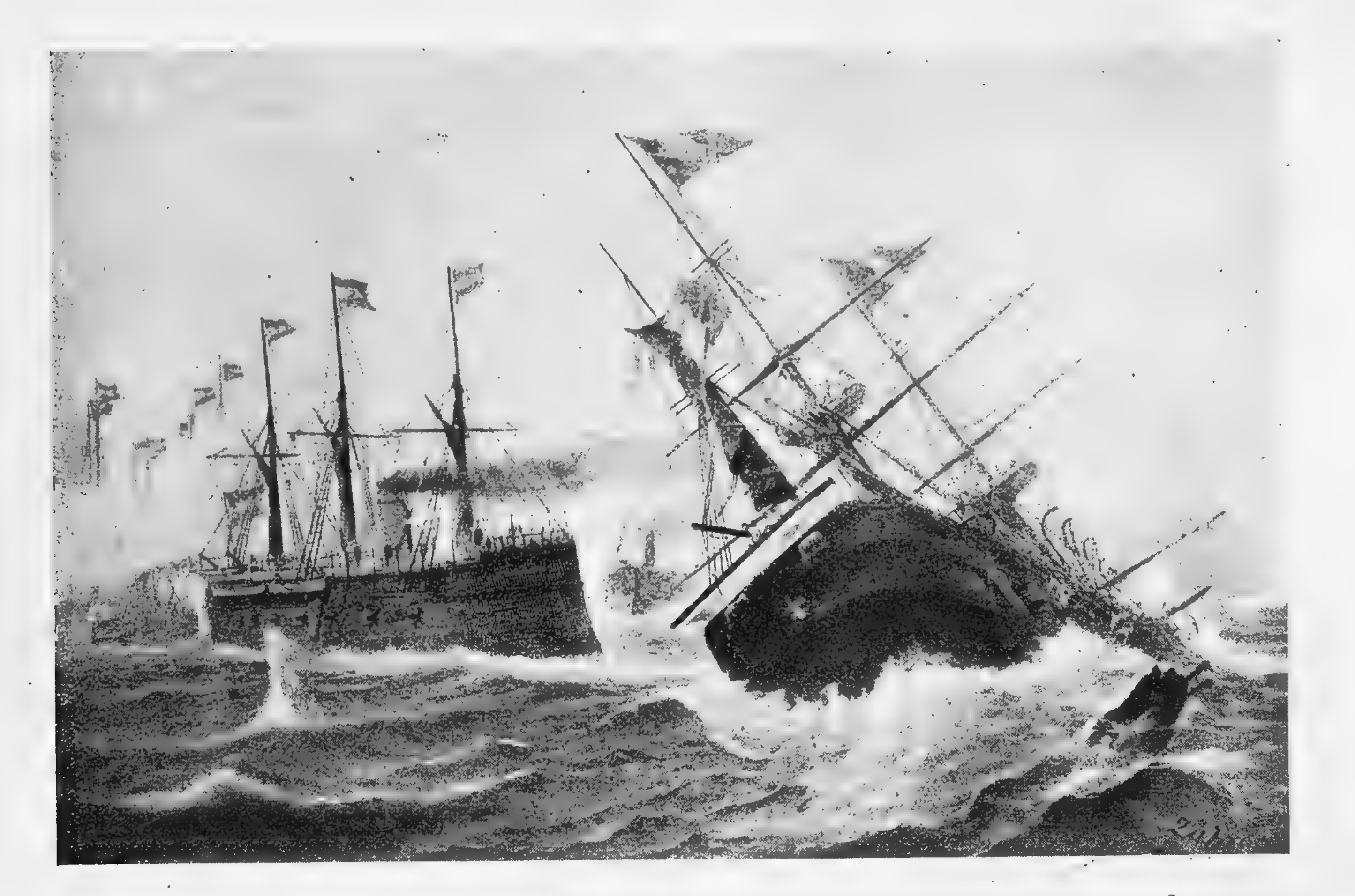
Въ современномъ морскомъ бою корабли могутъ непосредственно поражать противника тремя способами: тараномъ, миной и артиллеріей.

1. Таранъ.

По разрушительному дѣйствію таранъ— самое грозное средство современнаго боя.

Таранъ — это выдающаяся *подъ водой* часть носа военнаго корабля, особо прочно построенная. Вотъ этимъ тараномъ и стараются ударить непріятельскій корабль, результатомъ чего является такая громадная пробоина въ подводной части, что справиться съ массой хлынувшей въ корабль воды можетъ оказаться не подъ силу, и тогда потараненный корабль навѣрно потонетъ черезъ нѣсколько минутъ.

Напримѣръ, въ бою при Лиссѣ (1866 г.) итальянскій фрегатъ «Re d'Italia», потараненный австрійскимъ фрегатомъ «Ferdinand Max», черезъ двѣ минуты послѣ удара скрылся подъ водой. Площадь пробоины оказалась около 140 квадратныхъ футъ (Рис. 2).



(Рис. 2). Австрійскій фрегатъ «Ferdinand Max», подъ флагомъ адмирала Тегетгофа, наноситъ таранный ударъ итальянскому фрегату «Re d'Italia». (Сраженіе при Лиссѣ, 1866 г.).

То же можетъ случиться и съ кораблями современной постройки. У всѣхъ еще въ памяти страшная катастрофа, жертвой которой сдѣлался англійскій броненосецъ «Victoria», потараненный во время маневрированія (1893 г.) броненосцемъ «Camperdown» (Рис. 3 и 4).



(Рис. 3). Англійскій эскадренный броненосецъ «Victoria», погибшій при столкновеніи съ броненосцемъ «Camperdown».

Несмотря на то, что ударъ былъ значительно ослабленъ принятыми передъ столкновеніемъ мѣрами, «Victoria» черезъ 10 минутъ перевернулся, причемъ погибло 358 человѣкъ (Черт. 1). Точно такъ же въ настоящей войнѣ погибъ при блокадѣ Портъ-

Артура японскій крейсеръ «Іошино», котораго случайно потаранилъ японскій же броненосный крейсеръ «Кассуга», причемъ съ погибшаго крейсера спаслось изъ 360 человѣкъ лишь 90.



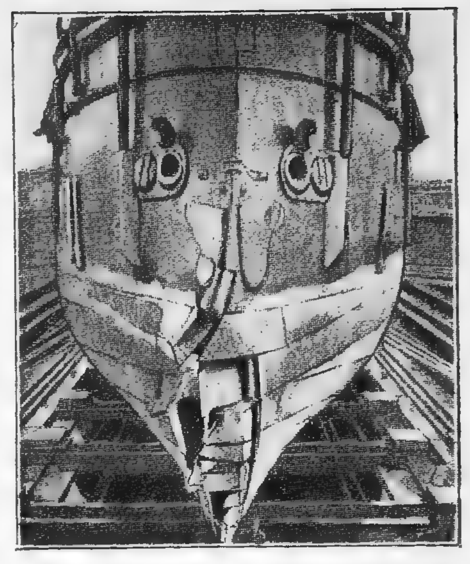
(Рис. 4). Англійскій броненосецъ «Victoria» въ тотъ моментъ, когда онъ перевернулся послѣ столкновенія съ броненосцемъ «Camperdown».

Разсчитать таранный ударъ очень трудно.

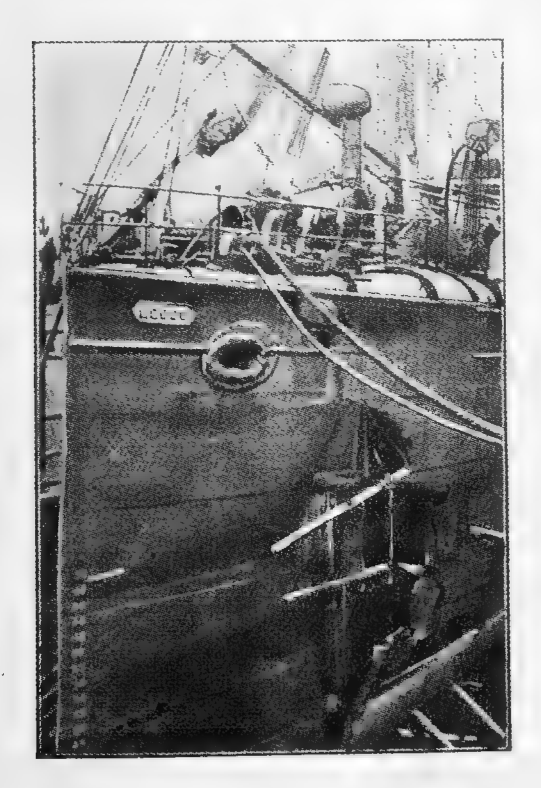
Однако, несмотря на такую громадную разрушительную силу, таранъ, въ ряду средствъ морского боя, занимаетъ послѣднее мѣсто. Происходитъ это вслѣдствіе того, что нанести таранный ударъ противнику, *движущемуся* въ общемъ съ такою же скоростью,

какъ и таранящій, очень трудно, и раньше чѣмъ подойти къ нему вплотную, что необходимо, чтобы ударить его тараномъ, надо выдержать огонь его артиллеріи и не быть раньше поврежденнымъ его минами. Наконецъ, если ударъ наносится подъ близкимъ къ прямому угломъ, что является наиболѣе выгоднымъ, въ смыслѣ разрушительнаго дѣйствія, и противникъ въ это время движется, этимъ самымъ онъ стремится свернуть вошедшій въ его бортъ таранъ на сторону, и поврежденія носа таранящаго корабля легко могутъ оказаться столь тяжкими, что если ему и не всегда будетъ грозить опасность пойти ко дну вмѣстѣ съ потараненнымъ противникомъ, все же и онъ окажется выведеннымъ изъ строя (Рис. 5). Такъ случилось и съ броненосцемъ «Camperdown», утопившимъ броненосецъ «Victoria»: носъ его былъ такъ поврежденъ, что стоило большихъ усилій его спасти и довести до порта. На приложенномъ рисункѣ показанъ другой случай поврежденія носа потараненнаго корабля (Рис. 6).

Таранный ударъ можетъ быть очень опасенъ для самого себя.



(Рис. 5). Опасность тараненія. Поврежденіе носа таранящаго корабля.



(Рис. 6). Поврежденія носа потараненнаго корабля.

Таранъ — оружіе крайности.

Такимъ образомъ таранъ въ морскомъ бою — оружіе крайности или счастливо представившейся случайности. Къ нему можно прибѣгнуть, чтобы однимъ ударомъ утопить уже обезсиленнаго противника, лишеннаго минъ, потерявшаго ходъ или способность упра-

вляться. Также болѣе слабый или болѣе поврежденный изъ двухъ сражающихся кораблей, но сохранившій еще свой ходъ, потерявши надежду взять перевѣсъ въ артиллерійской борьбѣ, можетъ попытаться таранить своего болѣе могущественнаго противника, пренебрегая рискомъ потонуть вмѣстѣ съ нимъ. Болѣе же сильному и уже получившему перевѣсъ въ сраженіи на разстояніи неразумно приближаться къ сохранившему еще мины и ходъ противнику для тараннаго удара и этимъ подвергать риску уже достигнутый успѣхъ.

2. Мины.

Мина, какъ и таранъ, наноситъ кораблю поврежденіе въ подводной его части.

Мины раздѣляются на наступательныя и оборонительныя.

На корабляхъ имѣются двоякаго рода мины: наступательныя, которыми стрѣляютъ въ противника съ извѣстнаго разстоянія, и оборонительныя, которыя ставятся съ корабля на опредѣленное мѣсто, и противникъ долженъ самъ на нихъ наткнуться. Наиболѣе распространенный типъ наступательной мины — эта такъ называемая самодвижущаяся мина Уайтхеда.

На описаніи минъ мы остановимся нѣсколько подробнѣе, такъ какъ съ этимъ оружіемъ морского боя общество наше менѣе всего знакомо.

Начнемъ съ мины наступательной, т. е. съ самодвижущейся мины Уайтхеда.

По наружному виду (Черт. 2) мина имѣетъ форму стальной сигары, съ передней оконечностью гораздо болѣе тупой, нежели задняя. Длина этой сигары около 18 футъ, діаметръ — около $1^1/_2$ фут. и вѣсъ — около 30 пудовъ. Стоитъ мина около 4,000 руб.

По справедливости можно сказать, что эта мина представляетъ собою одинъ изъ совершеннѣйшихъ придуманныхъ человѣкомъ механизмовъ, и недаромъ говорятъ, что мина — это почти живое существо.

Самодвижущаяся мина Уайтхеда—почти живое существо.

Дѣйствительно, судите сами. Стоитъ только ее бросить въ воду и придать ей первоначальное направленіе, — и дѣло сдѣлано. Все остальное она сдѣлаетъ сама. Она сама съ громадной скоростью будетъ двигаться въ водѣ. Сама углубится настолько, насколько вы пожелаете, и на этой глубинѣ будетъ держаться во все время своего движенія. Глубину эту и выбираютъ такою, чтобы мина ударила корабль въ самой слабой его части, — тамъ, гдѣ у него уже нѣтъ брони.

Затѣмъ, добравшись до непріятельскаго корабля, она сама преодолѣетъ препятствія, напримѣръ въ видѣ сѣтей, которыми окружаютъ корабль, и сама взорвется именно тогда, когда ударится о самый корабль. Если бы, падая въ воду, мина случайно уклонилась отъ того направленія, которое ей намѣревались придать въ тотъ моментъ, когда ее бросили, она сама исправитъ происшедшую не по ея винѣ ошибку и сама возьметъ вѣрное направленіе.

Она пройдетъ только то разстояніе, которое вы ей укажете, а послѣ того сама или всплыветъ на поверхность воды, или затонетъ, смотря по тому, что̀ для васъ выгоднѣе.

Наконецъ, будучи вполнѣ безопасна при обращеніи съ ней на своемъ кораблѣ, она только послѣ того, какъ упадетъ въ воду, и лишь послѣ того, какъ отойдетъ отъ своего корабля на извѣстное разстояніе, — сдѣлается опасной и только тогда пріобрѣтетъ способность взорваться при ударѣ.

Ну, развѣ не правда, что это почти живое существо!

Описаніе мины Уайтхеда.

Вотъ мы и разберемъ, не входя въ излишнія подробности, какъ устроены всѣ эти приборы, которые даютъ минѣ возможность все это продѣлывать.

Мина двигается и управляется какъ рыба—посредствомъ хвоста и плавниковъ, и хвостъ ея очень похожъ на хвостъ рыбы. Здѣсь у нея имѣется два винта *a* (Черт. 3), которые служатъ для ея движенія, а вокругъ винтовъ расположены четыре плавника—два вертикальныхъ *b* и два горизонтальныхъ *c;* въ плавникахъ устроены вертикальные и горизонтальные рули, посредствомъ которыхъ можно заставить мину поворачиваться вправо и влѣво или подниматься вверхъ и опускаться внизъ.

Внутреннее устройство мины начнемъ разбирать съ ея головы.

Въ первомъ отдѣленіи *d* (зарядномъ) помѣщается отъ $4^1/_2$ до $5^1/_2$ пудовъ пироксилина; японскія мины, по нѣкоторымъ даннымъ, снаряжены мелинитомъ, взрывчатая сила котораго больше пироксилина. Внаружу выходитъ стержень (ударникъ) *e* съ отрогами *f*, и если одною изъ этихъ частей мина ударится о корабль, то происходитъ взрывъ, такъ какъ ударникъ, получившій движеніе внутрь мины, разбиваетъ тамъ капсюль съ гремучей ртутью. Но, если бы ударникъ могъ свободно двигаться, пока мина на своемъ кораблѣ, она была бы очень опасна, такъ какъ всякій толчокъ или сильное сотрясеніе, напримѣръ при ударѣ непріятельскаго снаряда о бортъ, и т. п. могли бы повлечь за собой взрывъ мины.

Чтобы этого не могло случиться, наружный конецъ ударника имѣетъ винтовую нарѣзку, и на ней навинчена гайка *E*, крылья которой имѣютъ форму винта, и пока гайка завинчена, ударникъ не можетъ сдвинуться съ мѣста. Но какъ только мина упадетъ въ воду и станетъ двигаться, отъ этого движенія гайка начнетъ свинчиваться впередъ и освободитъ ударникъ.

Слѣдующее отдѣленіе *g* называется гидростатическимъ и въ немъ-то и заключается приборъ, посредствомъ котораго мина, пока она движется, сама держится на желаемой глубинѣ. При появленіи мины этотъ приборъ хранился въ строгомъ секретѣ, такъ какъ безъ него мина теряетъ все свое значеніе, не имѣя возможности ударить корабль именно ниже его брони. Какъ все талантливое и практичное,—приборъ этотъ очень простъ. Отдѣленіе *g* раздѣляется пополамъ переборкой, въ середину которой вдѣланъ эластичный дискъ. Передняя часть отдѣленія наполнена водой, которая входитъ въ особое отверстіе въ корпусѣ мины, и вода давитъ на эластичный дискъ, при чемъ, понятно, величина этого давленія зависитъ отъ той глубины, на которой идетъ мина. Съ другой стороны въ эластичный дискъ упираются пружины, которыя и уравниваютъ давленіе на него воды. Упругость этихъ пружинъ можетъ быть такъ урегулирована, чтобы она соотвѣтствовала вѣсу столба воды на такой глубинѣ, на которой должна идти мина. Наконецъ дискъ, посредствомъ системы тягъ и рычаговъ, соединенъ съ горизонтальными рулями, имѣющимися въ горизонтальномъ плавникѣ на хвостѣ мины.

Мина, падая въ воду, обыкновенно по инерціи углубляется больше, чѣмъ нужно. Но тогда сейчасъ же давленіе воды на дискъ преодолѣетъ упругость пружинъ и вогнетъ дискъ назадъ; изъ-за этого горизонтальные рули подымутся вверхъ и заставятъ подняться вверхъ и мину. Она опять по инерціи перейдетъ назначенную ей глубину и подымется нѣсколько выше; но сейчасъ же, вслѣдствіе уменьшенія давленія воды на дискъ, преодолѣетъ упругость пружинъ, и онѣ выгнутъ дискъ впередъ; а тогда опустятся рули и заставятъ опуститься и мину. Колебанія мины вверхъ и внизъ отъ опредѣленной глубины будутъ все уменьшаться, и уже на разстояніи 40—50 саж. отъ корабля, съ котораго она выпущена, мина пойдетъ на той глубинѣ, которая ей указана соотвѣтствующей установкой пружины.

Слѣдующее отдѣленіе *h* наполнено сжатымъ воздухомъ, имѣющимъ давленіе до 100 атмосферъ, при чемъ въ такомъ видѣ этотъ воздухъ вѣситъ около трехъ пудовъ. Когда мину выпускаютъ, автоматически открывается кранъ, по которому сжатый воздухъ переходитъ въ машину *k*, служащую для вращенія винтовъ, двигающихъ мину.

Потомъ идетъ отдѣленіе *l*, почти пустое, благодаря чему, мина имѣетъ плавучесть. Такимъ образомъ, какъ только мина перестаетъ двигаться, а слѣдовательно и прекращается вліяніе положенія, принимаемаго горизонтальными рулями, она сейчасъ же всплываетъ на поверхность воды. Въ этомъ отдѣленіи помѣщается очень остроумный приборъ, изобрѣтенный австрійскимъ офицеромъ Обри, посредствомъ котораго мина сама исправитъ направленіе своего пути, если бы она вслѣдствіе какихъ либо случайныхъ причинъ отклонилась въ сторону при своемъ паденіи въ воду. Легко можно себѣ представить, насколько изъ-за этого увеличивается мѣткость мины, — а случайныя отклоненія мины болѣе чѣмъ возможны.

Вообразите себѣ, что мину выбрасываютъ въ то время, какъ корабль поворочивается, — а это бываетъ въ большей или меньшей степени почти всегда, такъ какъ хотя и считается, что корабль идетъ прямо, но на практикѣ онъ все время, отъ дѣйствія руля и неполной равномѣрности работы двухъ его винтовъ (всѣ корабли теперь имѣютъ два винта, расположенные по обѣ стороны руля), слегка поворачивается то вправо, то влѣво, и эти повороты бываютъ то больше, то меньше. При такихъ обстоятельствахъ стоитъ только на какую нибудь часть секунды опоздать съ выбрасываніемъ мины или сдѣлать это немного раньше, какъ уже она упадетъ въ воду не по тому направленію, въ которомъ находится цѣль.

Главная часть прибора Обри состоитъ изъ массивнаго, тяжелаго цилиндра *m*, насаженнаго на ось, которая положена на такую систему вращающихся подставокъ (въ родѣ того, какъ подвѣшиваются лампы на пароходахъ, благодаря чему лампа остается вертикальной при качкѣ), что она можетъ свободно принимать любое направленіе. Извѣстно, что если тяжелому тѣлу придать очень быстрое вращательное движеніе, то оно будетъ стремиться сохранять свою ось въ первоначальномъ положеніи и будетъ противиться всякому отклоненію изъ этого положенія. Вотъ этому-то ци-

линдру въ приборѣ Обри и придаютъ посредствомъ сильной пружины очень быстрое вращательное движеніе въ тотъ моментъ, когда мина, будучи еще на кораблѣ, имѣетъ вѣрное направленіе. И вотъ, если она послѣ того упадетъ въ воду и почему нибудь свое направленіе измѣнитъ, тяжелый цилиндръ, будучи независимымъ въ своихъ движеніяхъ, сохранитъ направленіе, которое онъ имѣлъ, когда началъ вращаться, и если, напримѣръ, его ось была расположена вдоль оси мины, при измѣненіи ея направленія она займетъ наклонное положеніе къ оси мины. А тогда ось цилиндра надавливаетъ на рычагъ и это усиліе посредствомъ системы тягъ и рычаговъ передается вертикальнымъ рулямъ, расположеннымъ въ вертикальныхъ плавникахъ, и мина соотвѣтственно поворачивается вправо и влѣво, пока она не придетъ на вѣрное направленіе.

У самыхъ плавниковъ имѣется часовой приборъ, который позволяетъ винтамъ сдѣлать только опредѣленное число оборотовъ. А такъ какъ каждый оборотъ винта продвигаетъ мину впередъ на совершенно опредѣленное разстояніе, то слѣдовательно имѣется возможность, установивши соотвѣтственнымъ образомъ часовой приборъ, регулировать то разстояніе, которое должна пройти мина. Этотъ же часовой приборъ можетъ быть установленъ такъ, что, прекративши движеніе винтовъ, онъ открываетъ особый клапанъ, и вода свободно вливается въ отдѣленіе *l*, вслѣдствіе чего мина теряетъ свою плавучесть и тонетъ.

Все это необходимо вотъ для чего. Если, напримѣръ, мины выпускаются въ эскадренномъ сраженіи, гдѣ по мѣсту боя быстро передвигается большое число и своихъ и непріятельскихъ судовъ, то не попавшая въ цѣль и всплывшая послѣ того мина можетъ повредить и одинъ изъ своихъ кораблей, такъ какъ и онъ легко можетъ на нее наткнуться.

А, напримѣръ, если миноносцы атакуютъ непріятельскую эскадру, и въ особенности если она расположена на рейдѣ, выгодно устанавливать мины такъ, чтобы не попавшія въ цѣль послѣ этого всплывали, такъ какъ по этому пространству передвигаются только непріятельскія суда. Такъ это и дѣлали японцы, и мы уже знаемъ, что какъ послѣ первой атаки въ ночь съ 26-го на 27-е января, такъ и послѣ ряда атакъ противъ «Ретвизана» было найдено много плавающихъ японскихъ минъ.

Самое большое разстояніе, которое можетъ пройти мина, съ терпимою еще для боевыхъ цѣлей скоростью (около 20 узловъ или 35 верстъ въ часъ)—это 10 кабельтововъ (1 кабельтовъ= 100 морскимъ саженямъ, а 1 морская сажень=6 футамъ) или 1 миля ($1^3/_4$ версты).

Скорость мины Уайтхеда и раіонъ ея дѣйствія.

Но съ такою или немного меньшей скоростью ходятъ и многіе корабли, и потому, конечно, попасть въ нихъ столь тихоходной миной очень трудно, и стрѣляютъ миной съ такихъ предѣльныхъ разстояній въ исключительныхъ лишь случаяхъ.

При уменьшеніи разстоянія, проходимаго миной, тотъ же запасъ сжатаго воздуха можетъ быть использованъ для полученія бо̀льшей скорости и на разстояніи отъ 2 до 4 кабельтововъ, т. е. отъ 200 до 400 морскихъ саженъ, мина можетъ развить скорость отъ 25 до 30 и въ нѣкоторыхъ новѣйшихъ образцахъ даже до 35 узловъ (узелъ соотвѣтствуетъ разстоянію въ $1^3/_4$ версты).

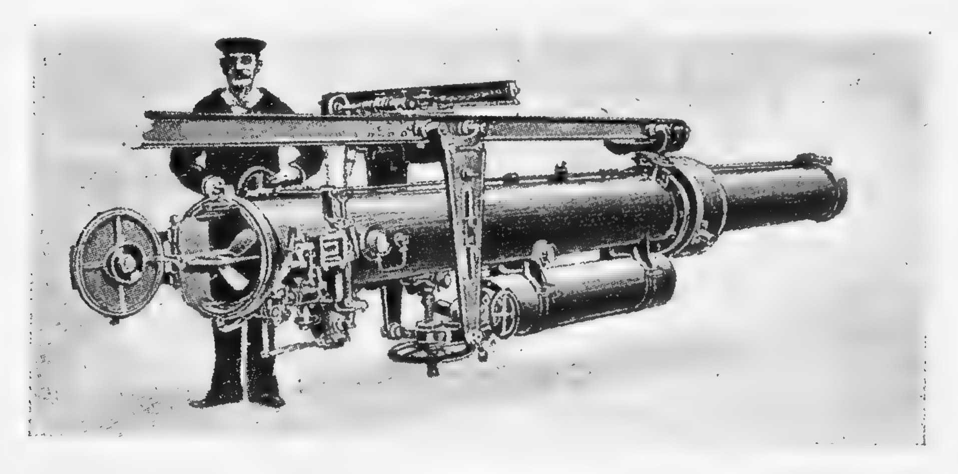
Вообще попадать миной въ движущагося противника трудно, и, главнымъ образомъ, изъ-за того, что скорость мины очень немного превышаетъ скорость цѣли. Трудность эта станетъ вполнѣ ясной при самомъ поверхностномъ знакомствѣ съ миннымъ прицѣломъ, т. е. съ тѣмъ приборомъ, который служитъ для опредѣленія момента, когда надо выпускать мину.

Минный прицѣлъ.

Онъ (Черт. 4) состоитъ изъ горизонтально установленнаго, раздѣленнаго на градусы полукруга, въ центрѣ котораго укрѣплены двѣ вращающіяся линейки AB и AC; по этимъ двумъ линейкамъ ходитъ третья—CB; на линейкахъ AB и CB нанесены дѣленія въ узлахъ, а линейка AC снабжена двумя визирными мишенями.

Положимъ, непріятельскій корабль D движется по направленію DF со скоростью, напримѣръ, 18 узловъ, а скорость нашей мины 26 узловъ. Сначала устанавливаютъ линейку AB по направленію миннаго аппарата и закрѣпляютъ на ней линейку CB на дѣленіи 26; потомъ ставятъ линейку CB параллельно DF, т.-е. тому пути, которымъ слѣдуетъ противникъ, и закрѣпляютъ на ней линейку AC на дѣленіи 18. Мину выпускаютъ въ тотъ моментъ, когда противникъ придетъ на створъ мишеней, т.-е. въ точку E. Очевидно, пока непріятельскій корабль будетъ проходить разстояніе EF, мина пройдетъ путь AF и въ точкѣ F они встрѣтятся.

Изъ описанія миннаго прицѣла явствуетъ, что минами нельзя стрѣлять какъ изъ орудій; здѣсь каждый выстрѣлъ слѣдуетъ подготовить, заранѣе установивъ аппаратъ по опредѣленному направленію, причемъ данныя, на которыхъ построена эта подготовка, очень неопредѣленны, такъ какъ изъ четырехъ этихъ данныхъ для установки линеекъ прицѣла, двѣ, а именно: скорость противника и его направленіе (курсъ), опредѣляются на глазъ. Это и заставляетъ стрѣлять минами только съ близкихъ дистанцій (обыкновенная дистанція—4 кабельтова), на которыхъ ошибки въ разсчетѣ



(Рис. 7). Минная пушка.

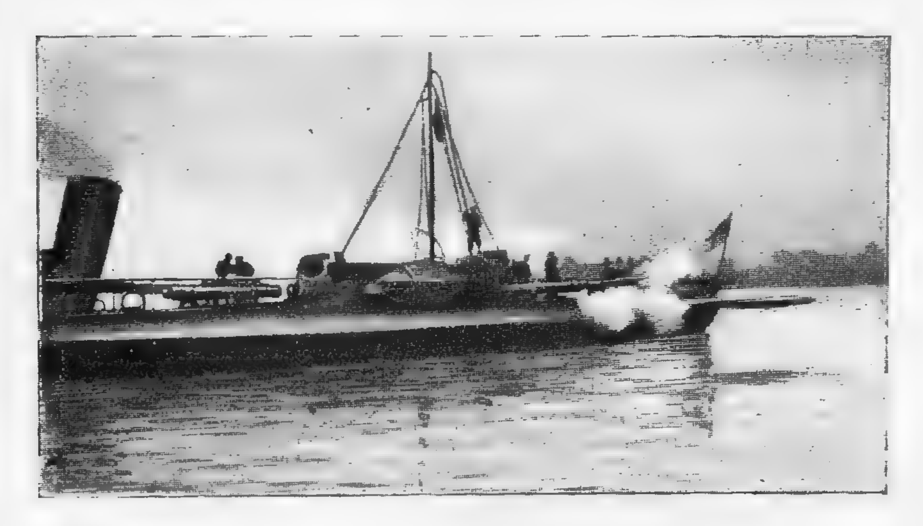
могутъ быть уравновѣшены тѣмъ, что приходится стрѣлять въ столь длинную цѣль, какъ корабль (около 60 — 70 саженъ).

Итакъ, мина очень самостоятельна, она все сдѣлаетъ сама, и единственное, чего она требуетъ, это чтобы ее выбросили въ воду по вѣрному направленію. Для этой цѣли ее вкладываютъ въ особую трубу, которая носитъ названіе минной пушки или миннаго аппарата и, наведя эту трубу по желаемому направленію, выталкиваютъ изъ нея мину въ воду или посредствомъ сжатаго воздуха, или посредствомъ небольшого заряда пороха (Рис. 7).

Существенное отличіе минной пушки отъ артиллерійскаго орудія состоитъ въ томъ, что она сравнительно необыкновенно легка.

Напримѣръ 12″ орудіе, которое стрѣляетъ снарядомъ, вѣсящимъ 20 пудовъ вмѣстѣ съ установкой, но еще безъ защищающей его брони, вѣситъ около 5,100 пуд.; минная же пушка, которая выбрасываетъ мину вѣсомъ въ 30 пуд., сама вѣситъ около 70 пудовъ.

Эта легкость минной пушки является прямымъ послѣдствіемъ самостоятельности мины. Въ то время, какъ требуется лишь слабый первоначальный толчокъ, чтобы выбросить ее въ воду, а все остальное она сдѣлаетъ сама, 12″ орудіе должно снабдить свой снарядъ на все громадное пролетаемое имъ разстояніе и силой, позволяющей ему пробивать броню, и устойчивостью его пути, дающей ему необходимую мѣткость. Для этого ему надо придать при вылетѣ громадную скорость (2,600 футъ въ секунду), а этого можно достигнуть только громаднымъ зарядомъ въ $6^1/_2$ пудовъ пороха. Вотъ, чтобы выдержать давленіе такого громаднаго количества взрываемаго въ немъ пороха, орудіе должно имѣть очень толстыя стѣнки, а потому имѣетъ и большой вѣсъ, что въ свою



(Рис. 8). Выстрѣлъ миной съ миноносца.

очередь ведетъ за собою значительный вѣсъ станка и всѣхъ приборовъ для управленія орудіемъ.

Въ минной же пушкѣ взрывается такое незначительное количество пороха, что она можетъ быть очень тонкой и даже для удобства, въ виду значительной ея длины, ее дѣлаютъ складной.

Вотъ именно благодаря большой легкости минной пушки ею могутъ снабжаться самыя маленькія суда, такъ называемые миноносцы. Этимъ самымъ мина естественнымъ образомъ дѣлается оружіемъ слабаго противъ сильнаго.

Но миноносцы именно вслѣдствіе своей малой величины не могутъ быть защищены броней противъ многочисленной артиллеріи большого корабля, а потому атаковать днемъ такой корабль, когда

миноносецъ можетъ быть замѣченъ съ большого разстоянія,—дѣло почти немыслимое: онъ неминуемо будетъ разстрѣлянъ. Ему необходимо подобраться къ непріятелю ночью и, пролетѣвъ мимо него съ громадной скоростью, выпустить свои мины. Этотъ моментъ и представленъ на рис. 8 и 9.

Минными аппаратами вооружаются и большія суда и выстрѣлъ миной съ такого судна и представленъ на рисункѣ 11.



(Рис. 9). Выстрѣлъ миной съ миноносца.

На большихъ судахъ, гдѣ главнымъ оружіемъ является артиллерія, а мина — только оружіе вспомогательное, стремятся убрать минныя пушки подъ воду. Дѣйствительно, въ мину можетъ попасть непріятельскій снарядъ, и при удачномъ попаданіи, напр. въ ударникъ вдоль его оси, или въ окружающій ударникъ зарядъ сухого пироксилина, мина взорвется и, конечно, причинитъ немаловажныя поврежденія своему кораблю. Поврежденія эти совсѣмъ не такого свойства, чтобы могли вывести корабль изъ строя, но всетаки

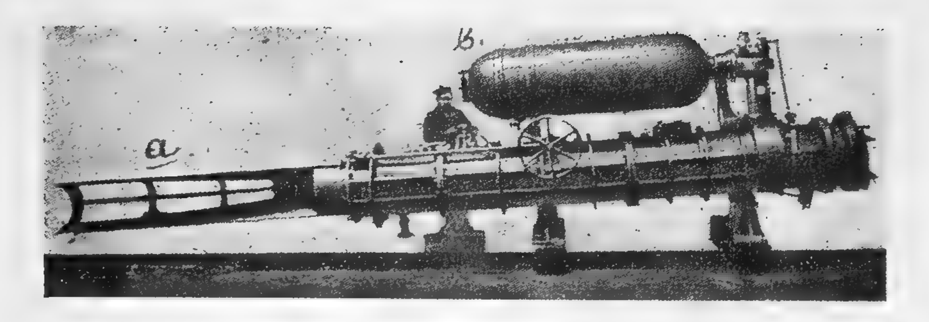


Рис. 10. Подводная минная пушка.

могутъ быть, напр., повреждены находящіяся вблизи орудія, т.-е. ослабляется главная артиллерійская сила корабля.

Однако подводныя минныя пушки обладаютъ крупными неудобствами.

Устройство и недостатки подводной минной пушки.

Устройство ихъ гораздо сложнѣе, а потому онѣ въ нѣсколько разъ тяжелѣе надводной пушки. Если бы наружная часть пушки *a* была все время выдвинута, то она, находясь подъ водой, мѣшала бы кораблю маневрировать, изображая изъ себя нѣчто въ родѣ бокового руля (Рис. 10). Поэтому ее приходится выдвигать передъ выстрѣломъ, а такъ какъ это приходится дѣлать подъ водой и во время движенія корабля, когда вода съ громадной силой давитъ на всякую выступающую изъ корабля часть, то приходится дѣлать всѣ эти части очень прочными, а слѣдовательно и тяжелыми, а для выдвиганія имѣть громоздкіе и тяжелые резервуары *b* со сжатымъ воздухомъ. Такъ какъ минная пушка въ моментъ выстрѣла должна быть открыта съ наружной стороны, а слѣдовательно она въ этотъ моментъ наполняется водой, мину можно изъ нея выбрасывать только сжатымъ воздухомъ, слѣдовательно опять требуется тяжелый резервуаръ для этого воздуха, вмѣсто вѣсящаго нѣсколько золотниковъ заряда



Рис. 11. Выстрѣлъ миной съ крейсера.

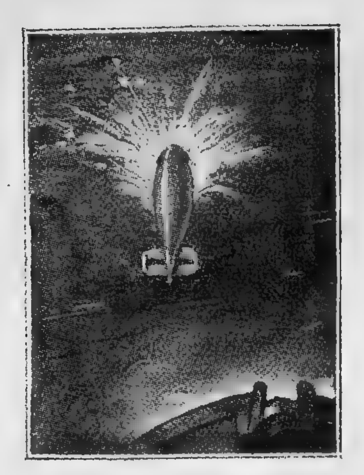


Рис. 12. Мина Уайтхеда въ моментъ паденія ея въ воду послѣ выстрѣла съ миноносца изъ надводнаго аппарата.

пороха, посредствомъ котораго выбрасываютъ мину изъ надводной минной пушки. Наконецъ надводная минная пушка не можетъ, какъ надводная, поворачиваться и для прицѣливанія надо поворачивать самый корабль, что, конечно, также представляетъ крупное неудобство.

Поэтому подводные аппараты ставятъ только на самыя крупныя суда, напр. на эскадренные броненосцы и на большіе крейсеры, гдѣ не важенъ нѣкоторый излишекъ въ вѣсѣ и на которыхъ особенно невыгодно рисковать ослабленіемъ артиллерійской силы вслѣдствіе взрыва собственной мины.

На мелкихъ крейсерахъ и въ особенности на миноносцахъ, во-первыхъ, очень трудно помѣстить подводные минные аппараты вслѣдствіе ихъ громоздкости и тяжести, а во-вторыхъ, мина на этихъ судахъ является важною частью вооруженія, а на миноносцахъ и главною, а потому лучше на этихъ судахъ рисковать взрывомъ своей мины, нежели уменьшать удобство дѣйствія минами и ограничивать, вслѣдствіе излишней тяжести, число своихъ минныхъ пушекъ.

Слѣдующій рисунокъ 12-й представляетъ мину въ тотъ моментъ, когда она падаетъ въ воду, а черт. 5 показываетъ путь мины послѣ паденія.

Путь этотъ ясно вырисовывается на поверхности воды, такъ какъ сжатый воздухъ, отработавши въ машинѣ, подымается въ видѣ пузырьковъ наверхъ (Рис. 13).

Стрѣльба миной.

Стрѣльба этой же миной, только снаряженной пескомъ, вмѣсто пироксилина, производится и въ мирное время. Цѣлью служитъ плавающее бревно съ флажками, и такъ какъ путь мины ясно обозначается на поверхности воды, то можно судить прошла ли мина подъ бревномъ, т. е. попала ли она въ цѣль.

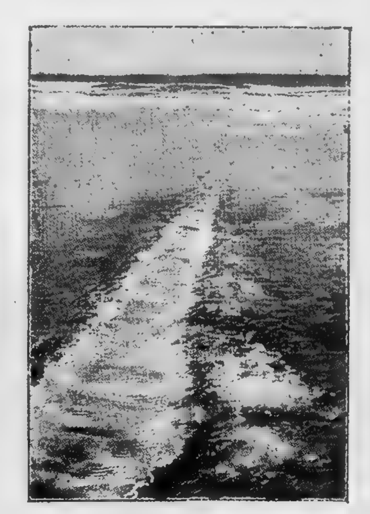


Рис. 13. Слѣдъ, который оставляетъ на поверхности воды идущая мина Уайтхеда.

Окончивши свой путь, мина всплываетъ, и тогда ее ловятъ со шлюпки и

ведутъ назадъ къ миноносцу, гдѣ ее подымаютъ, вновь вкладываютъ въ аппаратъ и вновь производятъ выстрѣлъ. Рис. 14, 15, 16 и 17 изображаютъ различныя манипуляціи съ миной на палубѣ миноносца.

Дойдя до цѣли и ударившись о подводную часть непріятельскаго корабля, мина взрывается, при чемъ подымаетъ громадный столбъ воды, высота котораго значительно превышаетъ высоту пятиэтажнаго дома (Рис. 18).

И вотъ этотъ столбъ воды производитъ такое импонирующее впечатлѣніе, что очень распространено мнѣніе, будто бы корабль, пораженный миной, чуть что не разлетается на куски.



Рис. 14. Пойманную послѣ выстрѣла мину ведутъ назадъ къ миноносцу.

Взрывъ мины дѣлаетъ только мѣстную пробоину въ подводной части.

На самомъ дѣлѣ ничего подобнаго нѣтъ. Мина просто лишь въ томъ мѣстѣ, гдѣ она взорвалась, пробиваетъ въ кораблѣ отверстіе продолговатой формы, длина котораго 15 — 20 фут., а ширина футовъ 6—10. При томъ дѣйствіе мины чисто мѣстное,— всѣ остальныя части корабля, несмотря на общее сотрясеніе, остаются совершенно цѣлыми. Поэтому и потери въ личномъ составѣ при минныхъ взрывахъ обыкновенно бываютъ ничтожны,— и это полностью оправдалось при полученіи минныхъ пробоинъ нашими тремя судами въ ночь съ 26-го на 27-е января 1904 г.

Также остаются цѣлыми и машина, и котлы, и артиллерія, а потому при задѣлкѣ пробоины корабль вновь пріобрѣтаетъ всю свою боевую силу.

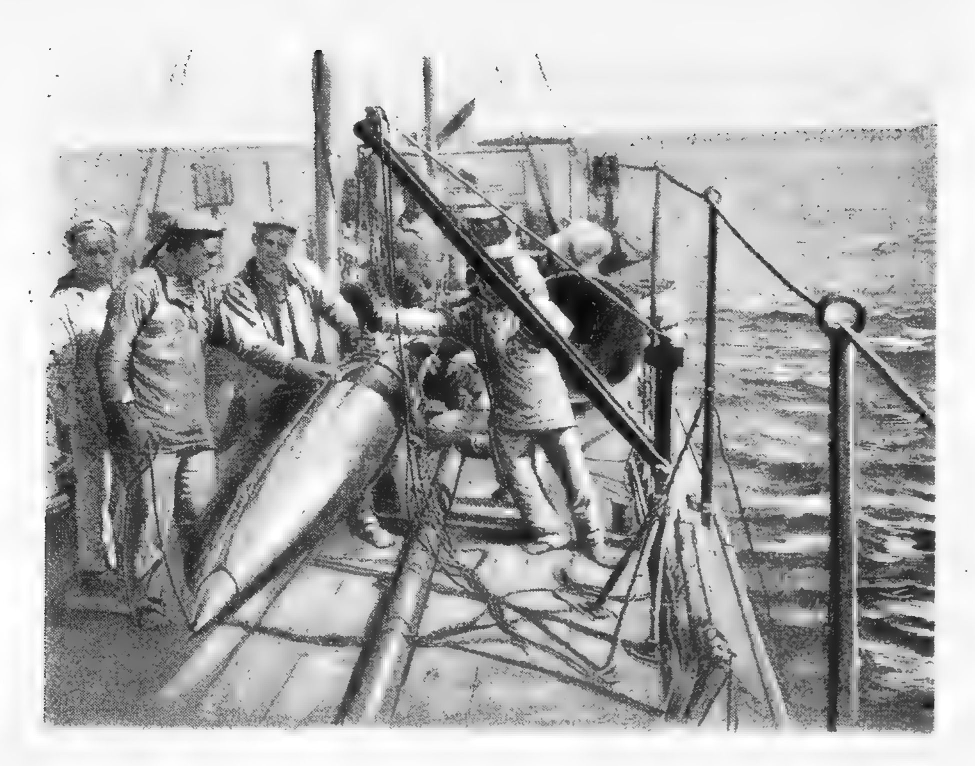


Рис. 15. Подготовленную къ выстрѣлу мину подаютъ къ минной пушкѣ.



Рис. 16. Поднятую на миноносецъ мину приготовляютъ къ слѣдующему выстрѣлу.

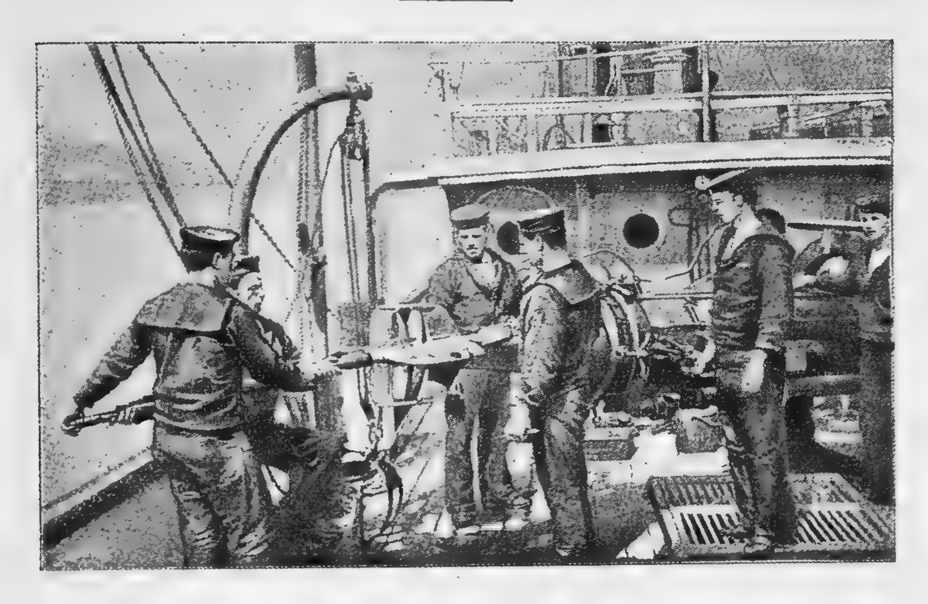


Рис. 17. Мину вкладываютъ въ аппаратъ.

И это не представляетъ чего либо новаго, а всегда такъ это и было.

Напримѣръ въ 1894 г., во время бразильской междоусобной войны, мина попала въ носовую часть бразильскаго броненосца «Aquidaban». Такъ какъ въ носовыхъ отдѣленіяхъ не было людей, то при взрывѣ не оказалось ни убитыхъ, ни раненыхъ и только одинъ человѣкъ, вслѣдствіе сотрясенія, упалъ въ воду. Броненосецъ въ это время двигался, и благодаря тому, что машины оказались неповрежденными и продолжали работать, онъ, постепенно наполняясь черезъ пробоину водой, добрался до отмели и вслѣдствіе этого только нѣсколько погрузился въ воду, а не затонулъ. Видъ этого броненосца съ носа, когда онъ былъ введенъ въ докъ для исправленія пробоины, и представленъ на рис. 19 и черт. 6.

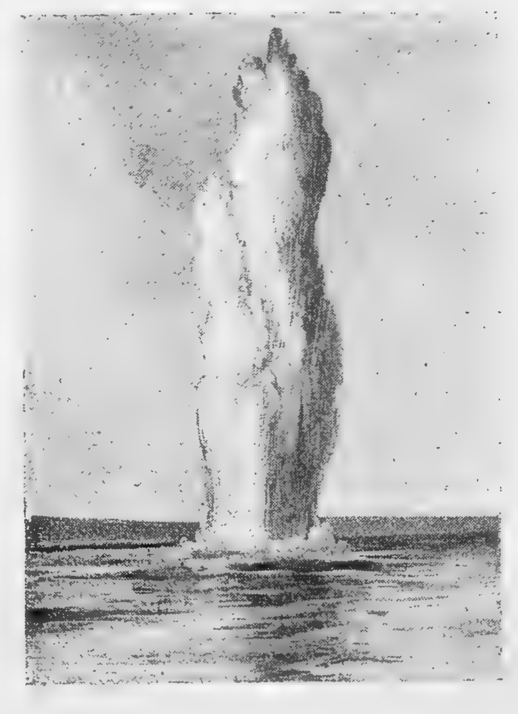


Рис. 18. Взрывъ мины.

Совершенно то же, что случилось съ «Aquidaban'»омъ, было замѣчено и послѣ взрыва миной китайскаго броненосца «Ting-Yen» японскими миноносцами въ ночь съ 4-го на 5-е февраля 1895 г.

Отъ самой мины послѣ взрыва остаются однѣ жалкіе остатки (Рис. 20).

Вотъ какъ описываетъ эфектъ взрыва очевидецъ англичанинъ, помощникъ командира броненосца:

«Послышался глухой сильный звукъ, и корабль получилъ сильный толчокъ, какъ бы отъ подземнаго удара; на верхнюю палубу обрушилась масса воды, однако отъ толчка никто не упалъ. Одинъ изъ офицеровъ, который спалъ въ своей каютѣ всего на разстояніи $3^1/_2$ саж. отъ мѣсто взрыва, былъ, правда, выброшенъ изъ койки, но не получилъ при этомъ серьезныхъ поврежденій. Вслѣдствіе появившейся течи рѣшено было перейти на мелководье, что и было выполнено съ помощью собственныхъ машинъ, которыя не пострадали, хотя взрывъ произошелъ всего на разстояніи около 4-хъ саженъ позади машины. Черезъ 12 часовъ броненосецъ всетаки затонулъ, такъ какъ китайцы не съумѣли справиться съ течью.

Точно также затонулъ взорванный въ слѣдующую ночь японскими миноносцами китайскій крейсеръ «Lai-Yen». Опять здѣсь виновенъ былъ личный составъ, потому что не поспѣли перепустить вливавшуюся съ одной стороны воду на другую и крейсеръ сначала сильно наклонился, а потомъ и перевернулся. Точно также потонулъ, пораженный миною Уайтхеда, чилійскій броненосецъ «Blanco Encalada» въ 1891 г., но опять не отъ опасности самой пробоины, а оттого, что водонепроницаемыя переборки, раздѣляющія корабль на такія отдѣленія, которыя, будучи наполнены водой, не могутъ повлечь за собой его потопленія, не были закрыты и команда бросилась закрывать ихъ только послѣ взрыва мины.

Однако, всетаки минная пробоина является очень опасной: она обыкновенно растянута вдоль длины корабля, а такъ какъ онъ раздѣленъ поперчными переборками, то при большой длинѣ минной пробоины вода можетъ начать вливаться сразу въ нѣсколько отдѣленій (Черт. 7 и рис. 21).

Въ этомъ отношеніи она опаснѣе таранной пробоины, такъ какъ та очевидно расположена вертикально (Рис. 6) и напускаетъ воду только въ одно отдѣленіе, или самое большое въ два, если ударъ пришелся противъ водонепроницаемой переборки.



Рис. 19. Видъ минной пробоины, полученной бразильскимъ броненосцемъ «Aquidaban».

Поэтому удержаніе корабля на водѣ исключительно зависитъ отъ находчивости и опытности личнаго состава, а главное отъ хладнокровія и распорядительности командного персонала.

Мы видѣли, что не было ни одного случая въ исторіи морскихъ войнъ, чтобы корабль, пораженный миною, не затонулъ, а зарядъ мины въ то время не превышалъ 2 пудовъ.

Точно также по большей части тонули тѣ корабли, которые получали таранныя пробоины, несмотря на то, что такая пробоина менѣе опасна, нежели минная.

Теперь этотъ зарядъ мины достигъ $5^1/_2$ пудовъ и всетаки ни одно изъ нашихъ судовъ, получившихъ минныя пробоины 27-го января 1904 г., не затонуло, а уже черезъ нѣсколько часовъ они



Рис. 20. Что остается отъ мины послѣ ея взрыва.

принимали дѣятельное участіе въ отраженіи японской эскадры во время ея нападенія на Портъ-Артуръ.

И мы можемъ съ гордстью сознавать, что этимъ результатомъ мы обязаны не только прекрасной конструкціи нашихъ кораблей, но главнымъ образомъ превосходно обученному нашему личному составу.

Сколь ни было внезапно это вѣроломное нападеніе безъ объявленія войны, очевидно на нашихъ судахъ никто не растерялся. Моментально были сдѣланы необходимыя распоряженія и всѣ дружно и толково начали бороться съ хлынувшей въ корабли водой и блестящимъ образомъ съ нею справились.

Оборонительная мина.

Теперь обратимся къ ѳоронительной минѣ, т.-е. минѣ загражденія.

Такая мина широко примѣнялась въ войнѣ Россіи съ Японіей и съ нашей стороны вызвала много нареканій, едва ли однако заслуженныхъ. Конечно, тяжело было потерять минный транспортъ «Енисей» [1]), нашедшій на поставленное имъ минное загражденіе, трудно примириться съ гибелью лейтенанта Пелля и 20 матросовъ при постановкѣ этихъ минъ [2]), но не надо забывать, что благодаря такимъ минамъ, поставленнымъ японцами, они потопили у насъ флагманскій броненосецъ «Петропавловскъ» [3]), на которомъ погибъ командующій флотомъ адмиралъ Макаровъ почти со всѣмъ своимъ штабомъ, и вывели изъ строя эскадренный броненосецъ «Побѣда». Поэтому еще рано произносить приговоръ надъ этими минами и вычеркивать ихъ изъ средствъ морской войны. Эта война должна только точно выяснить, въ какихъ случаяхъ слѣдуетъ примѣнять эти мины и когда онѣ могутъ оказаться опаснѣе для себя, нежели для непріятеля.

Впрочемъ, и безъ суроваго опыта войны, вопросъ этотъ можетъ быть достаточно выясненъ, если внимательно разобрать цѣль, для которой существуетъ морское минное загражденіе, обстановку, въ которой приходится его ставить, и вытекающее отсюда устройство морской мины загражденія.

Мы говоримъ нарочно «морское», такъ какъ имѣется еще минное загражденіе, посредствомъ котораго защищаются подступы къ

[1]) 29-го января 1904 г. въ Таліенванѣ.

[2]) 10-го апрѣля 1904 г. у Портъ-Артура.

[3]) 31-го марта 1904 г. у Портъ-Артура.

военнымъ портамъ и которое у насъ въ Россіи, въ отличіе отъ всѣхъ другихъ государствъ, находится не въ вѣдѣніи моряковъ, а въ рукахъ военныхъ инженеровъ. Требованія, которыя предъявляются къ той и другой минѣ, совершенно различны, и это вызывается не тѣмъ, что, напримѣръ, у насъ этими минами вѣдаютъ различныя вѣдомства, а главнымъ образомъ разницей въ той обстановкѣ, въ которой приходится дѣйствовать тѣми и другими минами.

Морская мина загражденія, во-первыхъ, должна быть автоматическая, т.-е. она должна взрываться сама при ударѣ о нее подводной части непріятельскаго корабля, между тѣмъ какъ при за-

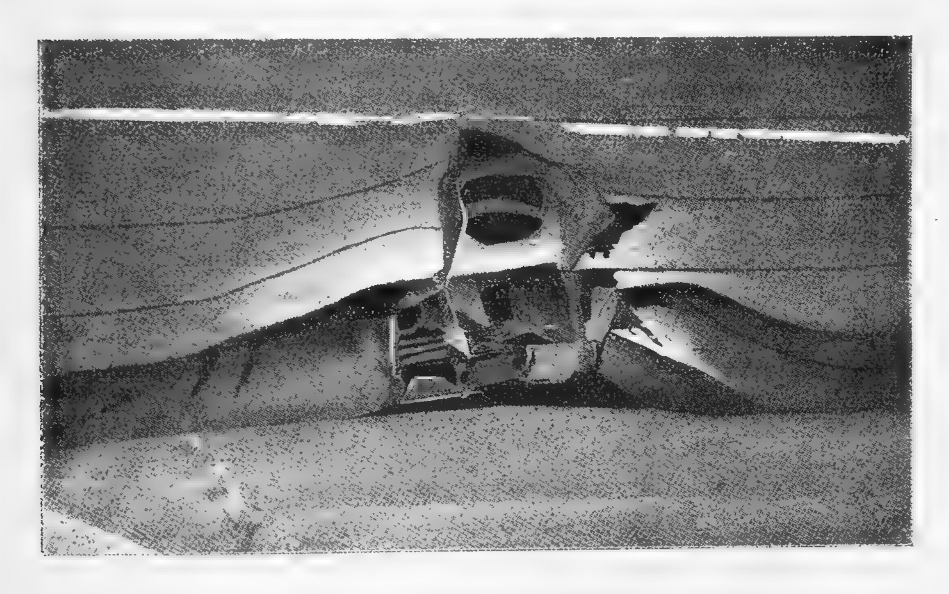


Рис. 21. Видъ минной пробоины.

гражденіи портовъ гораздо удобнѣе имѣть возможность взрывать мины съ берега посредствомъ проводниковъ. Тогда свои суда свободно могутъ проходить по загражденію. Конечно, изъ-за этого мины должно ставить гораздо глубже, чтобы корабли за нихъ не задѣвали, а потому надо снаряжать ихъ большимъ количествомъ взрывчатаго вещества. При небольшой глубинѣ во входѣ эти мины прямо лежатъ на днѣ, но при значительной глубинѣ донныя мины не годятся, такъ какъ пришлось бы имѣть для нихъ громадные заряды, чтобы онѣ могли разрушать проходящіе надъ ними корабли, и, наконецъ, заряды эти достигли бы такой величины, что при взрывѣ одной мины разрушались бы сосѣднія.

Подвижному кораблю, поставившему мины, нѣтъ никакой возможности возиться со сложной сѣтью проводниковъ, а потому морскія мины, повторяемъ, должны взрываться сами, когда только непріятельскій корабль къ нимъ прикоснется. Затѣмъ, при защитѣ портовъ, мины ставятся на опредѣленныя мѣста, глубина которыхъ точно извѣстна, такъ что если, напримѣръ, мина должна держаться на глубинѣ 10 футовъ отъ поверхности воды, можно впередъ разсчитать, какой длины долженъ быть минрепъ (стальная веревка, соединяющая мину съ грузомъ, который лежитъ на днѣ и удерживаетъ мину подъ водой). Наконецъ эти мины, по впередъ разработанному плану, ставятся до появленія непріятеля, такъ что работа эта можетъ производиться безъ особой спѣшки и въ полной безопасности.

Совсѣмъ въ другихъ условіяхъ ставится морское минное загражденіе. Если мы, напримѣръ, застали противника въ заливѣ и напасть на него по недостатку силъ не можемъ, но въ скоромъ времени мы ожидаемъ прибытія подкрѣпленій, намъ выгодно забросать минами выходъ изъ залива, чтобы запереть тамъ непріятеля и заставить его терять время на уничтоженіе поставленнаго нами загражденія.

Или представимъ, напримѣръ, себѣ такой случай. Мы хотимъ захватить проливъ, но главнымъ нашимъ силамъ не поспѣть туда раньше противника. Тогда выгодно послать впередъ быстроходныя суда и поставить минное загражденіе въ томъ устьѣ пролива, которое обращено къ непріятелю. Точно также, забросавъ минами путь сильнѣйшему непріятелю, можно поспѣть уйти, пока онъ будетъ ихъ вылавливать или уничтожать.

Особенно выгодно забросать такими минами непріятельскій флотъ, находящійся въ порту, и тѣмъ воспрепятствовать его выходу или, по крайней мѣрѣ, задержать этотъ выходъ на болѣе или менѣе продолжительное время, пока онъ не очиститъ выходъ отъ набросанныхъ минъ.

Наконецъ, на побережьи можетъ оказаться много различныхъ мѣстъ, которыя окажется необходимымъ заградить, чтобы, напримѣръ, помѣшать подходу непріятельскихъ пароходовъ съ дессантомъ. Надо это сдѣлать быстро, иногда совершенно внезапно,— для этого тоже значитъ не годятся мины, употребляемыя для загражденія портовъ.

Такимъ образомъ корабли не знаютъ впередъ, гдѣ имъ придется ставить свои мины; быть можетъ это придется сдѣлать ночью, въ бурную погоду, наконецъ, подъ огнемъ непріятеля.

Все это вызываетъ необходимость имѣть такую мину и такой способъ постановки, чтобы мина сама, независимо отъ глубины, становилась бы такъ, чтобы быть на желаемомъ разстояніи отъ поверхности воды. А затѣмъ, конечно, надо имѣть возможность сдѣлать это очень быстро.

Вотъ мы и посмотримъ, какъ устроена такая мина.

Употребляемая въ нашемъ флотѣ мина загражденія заимствована нами изъ Германіи и представляетъ нѣсколько видоизмѣненную мину Герца. Она имѣетъ видъ шара (Черт. 8) діаметромъ въ 30 дюймовъ, и въ ней помѣщается зарядъ *a*, который заключаетъ въ себѣ около $3^1/_2$ пудовъ пироксилина. Въ верхней части мины имѣется 5 отверстій и въ каждое изъ нихъ вставленъ внутрь мѣдный стаканчикъ, содержащій въ себѣ три углецинковыя пары; съ наружной стороны на каждое отверстіе навинчивается свинцовый колпакъ, внутри котораго помѣщается герметически укупоренная стклянка съ хромовой жидкостью (Черт. 9). При ударѣ о подводную часть корабля свинцовый колпакъ мнется (для этого достаточно удара около одного пудофута), стклянка раздавливается, жидкость выливается въ элементъ, проводники отъ котораго проходятъ въ запальный стаканъ *d*, и мина взрывается. Чтобы свинцовые колпаки не могли смяться, пока мина на кораблѣ, на каждый изъ нихъ навинчивается мѣдный колпакъ, который снимается передъ постановкой мины.

Для лучшей безопасности имѣется въ днѣ мины особое приспособленіе въ *e* (Черт. 10), которое дѣлаетъ мину способной ко взрыву лишь черезъ извѣстный промежутокъ времени послѣ ея постановки. Приспособленіе это заключается въ томъ, что проводники отъ элементовъ идутъ къ нажимамъ *a*, разъединеннымъ каучукомъ; чтобы соединить ихъ между собою, служитъ контактъ *b*, который можно за стержень *c* оттянуть внизъ, но пружина *d* стремится его поднять вверхъ и такимъ образомъ замкнуть токъ; чтобы она этого не могла сдѣлать, на площадку *e*, которую подпираетъ снизу пружина, кладутъ кусокъ сахара *f*. Такимъ образомъ, пока вставленъ сахаръ, токъ не замкнутъ. Когда мина попадетъ въ воду, сахаръ начнетъ таять и по мѣрѣ таянія пружина будетъ подымать стержень *c* и контактъ *b* и, наконецъ, замкнетъ токъ.

Чтобы мина сама на любой глубинѣ установилась на опредѣленномъ разстояніи отъ поверхности воды, употребляется слѣдующее устройство, предложенное лейтенантомъ Азаровымъ.

Минрепъ *a* привязывается не прямо къ грузу (якорю) (Черт. 11) *b*, а къ укрѣпленной на немъ катушкѣ (вьюшкѣ) *c*. Одна изъ щекъ этой вьюшки—*d* имѣетъ зубцы и удерживается отъ вращенія зажимомъ (стопоромъ) *e*, который нажимаетъ на приходящійся противъ него зубецъ пружиной *f*; съ другой стороны стопоръ оттягивается внизъ посредствомъ веревки *g* и груза *h*, и пока этотъ грузъ дѣйствуетъ своей тяжестью, до тѣхъ поръ стопоръ остается отжатымъ и вьюшка свободно можетъ вращаться.

Если мы представимъ теперь себѣ, что мина съ якоремъ *b* описаннаго устройства брошена въ воду, грузъ *h* сейчасъ же натянетъ веревку *g*, стопоръ отожмется и минрепъ (Черт. 12) будетъ свободно сматываться со вьюшки, вслѣдствіе чего мина, благодаря своей плавучести, будетъ держаться на поверхности. Какъ только грузъ *h* ляжетъ на дно, начнетъ дѣйствовать пружина *f*, стопоръ зажметъ вьюшку, минрепъ перестанетъ сматываться и якорь *b* будетъ тащить за собою мину, пока онъ самъ не ляжетъ на дно. Въ этотъ моментъ, очевидно, мина окажется на глубинѣ *l*, равной длинѣ веревки *g*, которую можно сдѣлать любой длины и такимъ образомъ устанавливать мину гдѣ угодно, на любомъ углубленіи подъ водой.

Мины загражденія ставятъ со шлюпокъ и съ особыхъ судовъ.

Изъ двухъ шлюпокъ (одной паровой, а другой гребной) образуютъ плотъ, соединивши ихъ вмѣстѣ. Въ зависимости отъ величины шлюпокъ, такой плотъ можетъ поднять отъ 6 до 12 минъ, и ставятся онѣ посредствомъ особаго крана (стрѣлы) *a*. (Рис. 22 и 23, черт. 13).

Приспособленіе это удобно тѣмъ, что имѣется на каждомъ кораблѣ, и такимъ способомъ и ставятъ запасъ минъ, имѣемый на корабляхъ.

Но въ общемъ способъ этотъ далекъ отъ совершенства; волненіе сильно мѣшаетъ постановкѣ, да и въ тихую погоду она идетъ очень медленно; чтобы поставить дѣйствительное минное загражденіе, надо собрать мины съ цѣлой эскадры; возможность постановки такого загражденія подъ огнемъ сомнительна.

Для постановки миннаго загражденія имѣются особые транспорты.

Поэтому имѣются особыя суда (минные заградители), на которыхъ помѣщается 400—500 такихъ минъ и устроены приспособленія, которыя позволяютъ непрерывно сбрасывать одну мину за другой въ то время, какъ судно движется со скоростью до семи



Рис. 22. Постановка минъ съ плотика.

узловъ; такимъ образомъ въ одну минуту ставится 7 минъ (считая разстояніе между минами въ 100 футовъ) и меньше чѣмъ въ 1 часъ заградитель поставитъ весь свой запасъ минъ, котораго хватитъ на то, чтобы заградить проходъ въ четыре версты шириной тремя линіями минъ. Къ этому типу судовъ и принадлежалъ погибшій «Енисей».

Когда минное загражденіе поставлено, надо его еще провѣрить. При большомъ количествѣ минъ можетъ случиться, что какая нибудь мина, вслѣдствіе какой нибудь случайности или мелкой неисправности, не станетъ на назначенную ей глубину, а всплыветъ на поверхность. Оставить ее такъ нельзя, такъ какъ эта мина можетъ выдать непріятелю мѣсто, гдѣ поставлено загражденіе, и наконецъ она будетъ и недѣйствительна противъ броненоснаго корабля, такъ какъ, если и взорвется, то у поверхности воды, гдѣ броня предохранитъ непріятельскій корабль отъ поврежденія.

Такъ какъ поставленная мина, послѣ того какъ растаялъ сахарный предохранитель, уже способна взорваться отъ незначительнаго о нее удара, то, напримѣръ, подойти къ ней на шлюпкѣ, обрѣзать минрепъ (стальную веревку, соединяющую ее съ якоремъ) и взять ее на корабль представляетъ большую опасность. Надо ее утопить, а для этого въ нее стрѣляютъ изъ мелкой пушки или ружья, и такъ какъ верхняя часть мины пустая, то если она будетъ пробита и туда нальется вода, мина затонетъ.

Вотъ, очевидно, это и дѣлалъ «Енисей», когда его вѣтромъ и теченіемъ нанесло на одну изъ сосѣднихъ минъ.

Изъ описанія морской мины загражденія видно, что хотя и приняты всѣ мѣры для того, чтобы она была безопасна для себя во время постановки, но всетаки необходимо съ нею обращаться крайне осторожно, во избѣжаніе всякихъ случайностей. Въ особенности трудно уберечься отъ такихъ случайностей, когда мины ставятся со шлюпокъ и во время сильнаго волненія. Передъ погруженіемъ мины въ воду надо свинтить мѣдные предохранительные колпаки и тогда болѣе чѣмъ легко нечаяннымъ ударомъ смять свинцовый колпакъ и разбить стклянку съ жидкостью Гренэ. А если въ это время какъ нибудь выскочилъ или вымытъ волной сахарный предохранитель, то взрывъ неизбѣженъ. Нѣчто подобное вѣроятно и произошло у лейтенанта Пелля, ставившаго мины со шлюпки на большой волнѣ.

Роль морской мины загражденія еще болѣе выясняется при знакомствѣ съ ея устройствомъ. Эта мина, очевидно, очень мало пригодна для загражденія входовъ въ свои порта, и вообще для загражденія такихъ мѣстъ, гдѣ могутъ ходить и свои суда. Еще можно допустить ея постановку въ такихъ мѣстахъ, въ которыхъ не существуетъ значительныхъ приливовъ и отливовъ и не можетъ быть крупной волны. Мина эта имѣетъ значительную плавучесть (до $5^1/_2$ пудовъ) и сравнительно очень легкій якорь (около 12 пудовъ),—послѣднее, чтобы облегчить манипуляціи съ миной на ко-

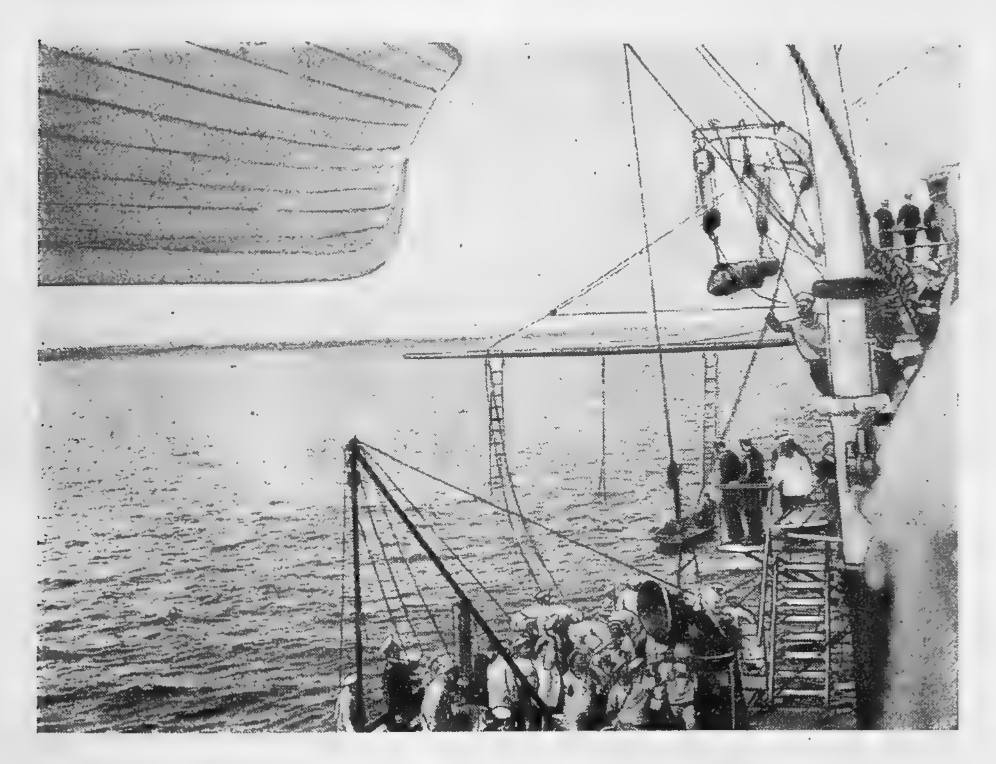


Рис. 23. Погрузка мины на минный плотикъ.

браляхъ и на шлюпкахъ. Поэтому, дергая во время волненія якорь, она можетъ его приподнимать отъ дна и перемѣщаться по направленію волны и теченія, которое образуется во время приливовъ и отливовъ; эти же подергиванія могутъ кончиться тѣмъ, что минрепъ оборвется, и тогда всплывшая на поверхность воды мина можетъ теченіями и вѣтрами переноситься на очень значительныя разстоянія.

Поэтому для защиты своихъ портовъ должны употребляться мины, взрываемыя съ берега посредствомъ проводниковъ, поста-

вленныя на тяжелыхъ якоряхъ. Если такая мина перемѣстится и оборвется, она останется безопасной для наткнувшихся на нее судовъ, и къ ней свободно могутъ подойти шлюпки, чтобы ее взять и водворить на свое мѣсто.

Но зато для забрасыванія непріятельскихъ рейдовъ и вообще для забрасыванія такихъ путей, по которымъ имѣется вѣроятность, что пройдетъ непріятель, и увѣренность, что наши суда тамъ ходить не будутъ, — эта мина неоцѣнима, и именно мы въ полной мѣрѣ испытали могущество такихъ японскихъ минъ, потерявъ «Петропавловскъ» и поплатившись временнымъ выводомъ изъ строя «Побѣды». Существуютъ исключительно благопріятныя обстоятельства для постановки такихъ минъ. Напримѣръ, всякому понятно, что защищать Черное море отъ вторженія непріятельскаго флота выгоднѣе всего въ ведущемъ въ него узкомъ проливѣ, т.-е. въ Босфорѣ. Прорывающійся въ Черное море флотъ можетъ быть столь могущественъ, напримѣръ, если въ числѣ нашихъ противниковъ будетъ Англія, что нашъ флотъ не въ состояніи будетъ помѣряться съ противникомъ въ открытомъ бою. Но если Босфоръ, во всю его длину, забросать нѣсколькими тысячами морскихъ минъ загражденія, то проливъ окажется для непріятельскаго флота непроходимъ, и дѣло будетъ сдѣлано. И здѣсь именно нужны морскія мины. Такъ какъ берега пролива не находятся въ нашихъ рукахъ, то нельзя поставить мины, взрывающіяся на проводникахъ съ берега. Донныя мины здѣсь совсѣмъ непримѣнимы вслѣдствіе большой глубины. Правда, здѣсь существуетъ сильное теченіе, но оно постоянное — въ сторону непріятеля, — и всѣ передвигающіяся и оторванныя мины будутъ опасны только для него, наша же эскадра, расположившаяся отъ миннаго загражденія къ сторонѣ Чернаго моря, будетъ находиться въ полной безопасности. Конечно, непріятель употребитъ всѣ усилія, чтобы выловить и уничтожить поставленное нами загражденіе, но, какъ мы увидимъ дальше, это надо дѣлать съ мелкими судами и шлюпками и этому вполнѣ можетъ воспрепятствовать наша эскадра, могущая, какъ указано было выше, расположиться почти вплотную къ безопасной, вслѣдствіе направленія теченія, сторонѣ загражденія. Наконецъ, уничтоженіе и вылавливаніе само по себѣ очень затруднительно и беретъ массу времени, не давая еще полной увѣренности въ безопасности для большихъ судовъ, а потому, если проливъ и не окажется безусловно закупореннымъ, то всетаки

непріятель будетъ задержанъ на очень долгое время, и это ужъ тоже самъ по себѣ результатъ на войнѣ немаловажный.

Наконецъ, не надо забывать, что въ продолженіе войны за нераздѣльность Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки, отъ минъ загражденія, поставленныхъ южанами, не имѣвшими почти флота, у сѣверянъ выбыло изъ строя до 30-ти судовъ.

Поэтому морскія мины загражденія употребляются во всѣхъ флотахъ, несмотря на явную ихъ опасность въ обращеніи и для своихъ судовъ. При этомъ достаточно самаго бѣглаго описанія, напр., англійской и французской морской мины загражденія, чтобы убѣдиться, что эти мины еще болѣе опасны въ обращеніи, нежели принятыя у насъ.

Описаніе англійской мины загражденія.

Приспособленіе для взрыва англійской автоматической мины, при ударѣ о нее корабля (Черт. 14), состоитъ въ слѣдующемъ. Внутри мины помѣщаются два заряженныхъ элементы *a*, отъ которыхъ идутъ два проводника. Одинъ—*b*—идетъ въ чашечку *c*, въ которой налита ртуть, а другой—*d*—къ стержню, кончающемуся внутри остріемъ, которое немного не касается поверхности ртути въ чашечкѣ. Если мина наклонится на 70°—а это случится, когда о нее ударится непріятельскій корабль, уровень ртути займетъ другое относительное положеніе, стержень коснется ртути и замкнетъ токъ, который взорветъ запалъ *l*; взрывъ передается сначала нѣсколькимъ шашкамъ сухого пироксилина *f*, который, въ свою очередь, посредствомъ детонаціи взорветъ около 2-хъ пудовъ влажнаго пироксилина *g*, составляющихъ зарядъ мины. Чтобы обезопасить мину во время постановки, проводникъ въ *h* разрѣзанъ, причемъ концы снабжены небольшими дисками, которые можно развести, но которые стремятся къ соприкосновенію, будучи побуждаемы къ тому соотвѣтствующимъ образомъ расположенными пружинами. Между этими дисками вставляется кусокъ сахару, который таетъ послѣ того, какъ мина погружена въ воду.

При той же опасности, что во время волненія сахаръ намокнетъ и начнетъ пропускать токъ раньше, чѣмъ мина будетъ поставлена, англійская мина очевидно опаснѣе нашей, такъ какъ гораздо легче наклонить нечаянно мину, нежели смять толстый свинцовый колпакъ. Недостатокъ ея состоитъ еще въ томъ, что она не снабжена автоматическимъ приборомъ для установки на опредѣленной глубинѣ, вслѣдствіе чего передъ постановкой каждой

мины приходится измѣрять глубину, что чрезвычайно сильно замедляетъ постановку миннаго загражденія.

Описаніе французской мины загражденія.

Еще болѣе чѣмъ англійская опасна французская морская мина загражденія. Взрывъ въ ней происходитъ такъ. Въ зарядъ *a*, состоящій изъ 2-хъ пудовъ влажнаго пироксилина (Черт. 15), вставленъ запальный стаканъ *b*, содержащій въ себѣ нѣсколько шашекъ сухого пироксилина, а въ немъ помѣщается капсюль *c* съ гремучей ртутью, въ которую вложенъ кусокъ зазубренной проволоки. Стоитъ только проволкѣ получить малѣйшее движеніе, какъ гремучая ртуть воспламенится и взорветъ зарядъ мины. Къ концу проволоки на шелковомъ шнуркѣ привязанъ тяжелый свинцовый шаръ *d*, лежащій въ свою очередь на подставкѣ *e*. Чтобы шаръ не могъ свалиться въ сторону и выдернуть проволку, сверху онъ придерживается обоймой *f*. Подставка *e* особо расположенной пружиной нажимается внизъ, но этому мѣшаетъ подложенный подъ ея основаніе кусокъ сахара *h*. Когда мина погружена въ воду, сахаръ растаетъ и подставка *e* вмѣстѣ съ шаромъ *d* опустится. Тогда обойма уже не будетъ удерживать шаръ отъ паденія въ сторону и онъ непремѣнно свалится, если мина наклонится. Подставка *e* имѣетъ такіе размѣры, что шаръ вываливается и взрываетъ мину при наклоненіи ея даже на 30°, тогда какъ англійская мина взрывается при наклоненіи только 70°. Французская мина снабжена приспособленіемъ для автоматической установки на опредѣленной глубинѣ, совершенно подобному нашему, изобрѣтенному австрійскимъ офицеромъ Петруски [1]).

Какъ устроены японскія морскія мины загражденія, которыя они ставили у Портъ-Артура, мы не знаемъ, но, какъ мы видимъ изъ описанія англійской, французской, русской и германской (мы не дали особаго описанія германской мины такъ, какъ русская мина взята изъ Германіи [2]), всѣ эти мины по своей идеѣ одинаковы, всѣ имѣютъ сахарный предохранитель, всѣ взрываются не на проводникахъ, а автоматически при ударѣ о дно непріятельскаго корабля, всѣ очень опасны при обращеніи и почти всѣ

---

[1]) По нѣкоторымъ даннымъ можно предположить, что и англійскія мины снабжены приспособленіемъ Петруски (Гавриловъ. Подводныя мины. Часть III, стр. 110).

[2]) У китайцевъ мины загражденія очень похожи на мину Герца, также и датская мина по идеѣ имѣетъ сходство (Гавриловъ. Подводная мина. Часть III, стр. 27 и 28).

снабжены приспособленіемъ для автоматической установки на желаемой глубинѣ. Такое приспособленіе, вѣроятно, было и у японцевъ, иначе имъ пришлось бы очень долго возиться съ постановкой своихъ минъ, а между тѣмъ, повидимому, они ихъ набросали очень быстро, во время короткихъ появленій ихъ миноносцевъ передъ Портъ-Артуромъ въ ночь, предшествовавшую гибели «Петропавловска».

Описаніе англійской мины для защиты рейдовъ.

Чтобы болѣе полно ознакомить нашихъ читателей съ минными загражденіями, мы приведемъ описаніе одной изъ минъ, а именно англійской, для защиты рейдовъ. Такъ какъ она взрывается на проводникахъ съ берега, то внутреннее ея устройство



Рис. 24. Взрывъ группы изъ 6 англійскихъ минъ загражденія.

крайне просто. Внутри заряда *a* (Черт. 16) влажнаго пироксилина помѣщается запальный стаканъ *b*, наполненный сухимъ пироксилиномъ, а въ немъ расположенъ запалъ съ гремучей ртутью, которая воспламеняется при накаливаніи платиновой проволоки, соединяющей концы входящихъ въ запалъ двухъ проводниковъ, идущихъ отъ противоположныхъ полюсовъ расположенной на берегу батареи. Токъ замыкается въ тотъ моментъ, когда по наблюденіямъ съ берега, для чего имѣются особые приборы,—непріятельскій корабль находится надъ миной.

Такъ какъ эти мины должны свободно пропускать надъ собой свои корабли, то онѣ ставятся такъ, чтобы онѣ находились ниже

поверхности воды на 50 футовъ. Но изъ-за этого въ моментъ взрыва непріятельскій корабль ихъ не касается своимъ дномъ,—обыкновенно корабли сидятъ 20—30 футовъ, и кромѣ того они могутъ пройти не надъ самой миной,—а потому зарядъ такой мины приходится дѣлать очень большимъ—въ 14 пудовъ влажнаго пироксилина. Плавучесть такихъ минъ около 3 пудовъ, а якорь для удержанія ея на мѣстѣ вѣситъ также около 14 пудовъ. Раіонъ дѣйствія такой мины на глубинѣ, равной среднему углубленію кораблей,—кругъ съ радіусомъ около 60 футовъ. Считая ширину корабля въ среднемъ около 60 футовъ, мины эти можно ставить другъ отъ друга на разстояніи 180 футовъ. Такъ это и принято у англичанъ, которые еще для большей вѣрности взрываютъ по 6 такихъ минъ заразъ (Рис. 24).

Донныя мины взрываются съ берега по желанію.

Гдѣ можно, какъ мы упоминали выше, для защиты рейдовъ стараются ставить донныя мины, такъ какъ непріятелю труднѣе ихъ найти и уничтожить, но, понятно, чѣмъ больше глубина, тѣмъ все увеличивается ихъ зарядъ, и на глубинахъ большихъ 80 футовъ ихъ уже не ставятъ. Насколько зарядъ увеличивается съ увеличеніемъ глубины, показываетъ слѣдующая таблица.

На глубинѣ		25—30	футъ	250	килограмм.
» »		30—35	»	300	»
» »		45—55	»	400	»
» »		55—60	»	500	»
» »		60—65	»	600	»
» »		65—70	»	700	»

Конечно, мины, взрываемыя съ берега по желанію, очень удобны для защиты своихъ портовъ, но помимо своей громоздкости и сложной сѣти проводниковъ, онѣ имѣютъ еще тотъ недостатокъ, что, напр., въ туманъ или дождь непріятель пройдетъ ихъ безнаказанно, такъ какъ съ берега нельзя замѣтить моментъ, когда онъ находился надъ миннымъ загражденіемъ. Чтобы избѣжать этого недостатка, къ этимъ минамъ прибавляютъ приспособленіе, позволяющее имъ взрываться автоматически. Приспособленія для этого дѣлаются такія же, какъ и въ описанныхъ выше минахъ загражденія, употребляемыхъ на корабляхъ, съ тою лишь разницей, что приспособленіе это находится не въ самой минѣ, которая вѣдь не касается дна непріятельскаго корабля, а устроено въ особомъ поплавкѣ, расположенномъ на глубинѣ 10—15 футовъ и соединенномъ

съ миной проводниками. Безопасность для своихъ судовъ обезпечивается тѣмъ, что гальваническіе элементы расположены не въ минѣ и не въ поплавкѣ, а на берегу, и если тамъ токъ не замкнутъ, мины эти совершенно безопасны для своихъ судовъ; конечно, французское приспособленіе для взрыва со свинцовымъ шаромъ здѣсь совершенно непримѣнимо, также трудно примѣнить здѣсь и германское приспособленіе Герца, принятое у насъ, такъ какъ поплавокъ по малой своей величинѣ, не будетъ достаточно устойчивъ, чтобы смялся свинцовый колпакъ. Поэтому здѣсь приходится прибѣгать или къ англійскому способу, или къ такъ называемому замыкателю съ шарикомъ, который былъ предложенъ еще русскимъ ученымъ Якоби, которому принадлежитъ честь изобрѣтенія первой мины загражденія еще во время Крымской кампаніи для защиты Кронштадта. Сущность ея заключается въ томъ, что при вертикальномъ положеніи поплавка или мины,— если замыкатель находится въ самой минѣ, которая ставится тогда на глубинѣ 10—15 футовъ,—шарикъ лежитъ на подставкѣ, соединенной съ однимъ проводникомъ, и не касается стѣнокъ металлической коробки, уединенной отъ подставки и соединенной съ другимъ проводникомъ. При наклоненіи мины шарикъ скашивается въ сторону, соединяетъ подставку съ коробкой и этимъ замыкаетъ токъ. Чтобы шарикъ не скатывался слишкомъ легко, его удерживаютъ на мѣстѣ расположеннымъ подъ нимъ магнитомъ; чтобы онъ не выскакивалъ отъ взрыва сосѣднихъ минъ, надъ нимъ располагаютъ возвращающую его на мѣсто пружинку и т. п., но не смотря на всѣ эти мѣры, приспособленіе это очень ненадежно, и самодѣйствующія мины, управляемыя съ берега едва ли окажутся удобными.

Управленіе донными минами.

Схема одной линіи миннаго загражденія, управляемаго съ берега, показана на чертежѣ 17.

Для управленія такимъ загражденіемъ обыкновенно имѣются двѣ станціи—внутренняя и внѣшняя. Первая, расположенная по возможности на линіи, перпендикулярной къ линіи минъ, служитъ для направленія тока именно въ ту мину, на которую идетъ непріятельскій корабль *A*, для чего вмѣстѣ съ визирной трубой двигается стрѣлка *a*. Внѣшняя станція, расположенная на линіи минъ, опредѣляетъ моментъ взрыва, такъ какъ именно она можетъ точно замѣтить тотъ моментъ, когда корабль находится надъ миной. Такимъ образомъ, болѣе важная станція — это внѣшняя, потому что

если она перестанетъ дѣйствовать, нельзя будетъ взрывать мины въ моментъ нахожденія надъ ними непріятельскихъ кораблей. Конечно, условія мѣстности не позволятъ всегда такъ удобно располагать станціи, но основанія для ихъ расположенія остаются тѣ же самыя. Можно, конечно, обойтись и съ одной станціей, но тогда ея дѣйствіе будетъ гораздо менѣе точно.

Ночью, для того чтобы опредѣлить моментъ прохожденія непріятельскаго корабля черезъ линію минъ, вдоль нея свѣтитъ лучъ электрическаго фонаря, и взрывъ производится въ тотъ моментъ, когда корабль войдетъ въ полосу свѣта.

Вылавливаніе минчаго загражденія.

Теперь посмотримъ, какія средства имѣютъ корабли, чтобы очистить себѣ путь въ томъ мѣстѣ, гдѣ предполагается поставленнымъ минное загражденіе.

Прежде всего надо узнать, гдѣ оно поставлено. Однимъ изъ средствъ для этого служатъ привязные воздушные шары и змѣи, такъ какъ съ большой высоты можно видѣть на значительную глубину.

Для очистки проходовъ въ минномъ захражденіи эскадра высылаетъ шлюпки и миноносцы, а чтобы эти мелкія суда не были бы уничтожены, крейсеры эскадры или даже броненосцы поддерживаютъ ихъ своимъ огнемъ.

Одинъ изъ способовъ вылавливанія минъ заключается въ такъ называемомъ траленіи. Для этого двѣ шлюпки идутъ рядомъ, на извѣстномъ разстояніи другъ отъ друга, и тянутъ за оба конца веревку (обыкновенно стальную), называемую траломъ, которая плыветъ на извѣстной глубинѣ и задѣваетъ за мины, если онѣ плавучія; найденную мину оттаскиваютъ въ сторону отъ прохода. Глубина, на которой идетъ тралъ, зависитъ отъ скорости хода шлюпокъ и отъ разстоянія между ними, и чѣмъ быстрѣе они идутъ, тѣмъ мельче плыветъ тралъ.

Если мины донныя, то тралъ долженъ идти по дну, на которомъ его удерживаетъ грузъ *f* (Черт. 18) и двѣ небольшія мины (около 18 фунтовъ пироксилина) *c* и *e*. Часть трала *ab*, снабженная буйками, идетъ по поверхности воды, а отъ точекъ *a*, *b*, *c* и *d* идутъ тяги, посредствомъ которыхъ шлюпки тащатъ тралъ. По одной изъ тягъ идетъ проводъ для взрыва мины *c* и *d*. Когда тралъ своей частью *cd* или одной изъ зацѣпокъ *e* задѣнетъ за проводникъ непріятельской мины, взрываютъ одну изъ своихъ минъ и такимъ образомъ перебиваютъ проводникъ, и можетъ случиться, что и самая мина

будетъ разрушена. Для этой же цѣли употребляются небольшіе якоря особаго устройства (дреки и кошки), которые тащатъ по дну, а задѣтый проводникъ или вытаскиваютъ на поверхность воды и перерѣзаютъ, или перебиваютъ его особой небольшой миной, приспособленной къ якорю.

Изъ описанія траленія ясно, что легче всего уничтожить такимъ образомъ автоматическія мины англійскаго и французскаго образца, которыя, для того, чтобы онѣ взорвались, надо только наклонить на извѣстный уголъ, тогда какъ германскую и русскую надо оторвать отъ якоря и потомъ разстрѣлять. Изъ минъ, управляемыхъ съ берега, легче всего уничтожить снабженныя приспособленіями для автоматическаго взрыва, конечно, если въ этотъ моментъ токъ на берегу окажется замкнутымъ. При замкнутомъ же токѣ хуже всѣхъ мины, имѣющія замыкатель съ шарикомъ, такъ какъ при ихъ наклоненіи траломъ шарикъ вывалится и очень трудно ожидать, чтобы онъ при выпрямленіи мины вернулся назадъ, несмотря на магнитъ—слишкомъ ужъ это сложно. А тогда, при замыканіи тока на берегу, загражденіе само взорвется.

Понятно, однако, какъ медленны и неудобны всѣ такіе пріемы уничтоженія миннаго загражденія и насколько трудно будетъ пользоваться ими подъ огнемъ. Поэтому гораздо болѣе совершеннымъ считается способъ уничтоженія миннаго загражденія посредствомъ контръ-минъ. Контръ-мины имѣются или особаго устройства, или та же мина загражденія, которая была описана раньше, превращается въ контръ-мину, по наполненіи пироксилиномъ той части мины, которая служила для плавучести; тогда зарядъ мины дойдетъ до 9 пудовъ пироксилина [1]). Такія мины складываются на шлюпку (Черт. 19), и шлюпку эту ведетъ по мѣсту миннаго загражденія мелкое паровое судно; въ томъ мѣстѣ, гдѣ нужно его уничтожить, выбрасываютъ одну за другой контръ-мины, которыя имѣютъ грузы (якоря) для своей установки; отойдя на извѣстное разстояніе, взрываютъ сразу всю линію контръ-минъ, вслѣдствіе чего всѣ мины въ пространствѣ, занятомъ контръ-минами, разрушаются или взрываются отъ того, что отъ сотрясенія разбиваются стклянки съ хромовой жидкостью. Этотъ способъ требуетъ всего нѣсколько минутъ отъ момента сбрасыванія первой мины до мо-

[1]) Въ англійскомъ флотѣ контръ-минами служатъ описанныя выше мины для загражденія своихъ рейдовъ съ зарядомъ въ 14 пудовъ пироксилина.

мента взрыва, а потому является болѣе надежнымъ; недостатокъ же его заключается въ томъ, что для примѣненія его требуется потратить громадное количество пироксилина. Для обозначенія очищеннаго прохода каждая серія минъ имѣетъ нѣсколько буйковъ, которые удерживаются на якоряхъ на мѣстѣ взрыва.

Послѣ уничтоженія миннаго загражденія посредствомъ контръминъ нельзя однако же еще считать себя совершенно обезпеченнымъ. Взрывъ контръ-минъ можетъ у нѣкоторыхъ минъ оборвать минрепы и, если сами онѣ не окажутся поврежденными, то онѣ всплывутъ, и плавая по рейду, могутъ быть очень опасны неброненоснымъ судамъ, которыя могутъ на нихъ наткнуться и внѣ того мѣста, гдѣ поставлено было загражденіе (Рис. 25).



Рис. 25. Одновременный взрывъ 12 контръ-минъ, съ зарядами по 14 пуд. каждая.

3. Артиллерія.

Характерное свойство артиллеріи—универсальности.

Главное оружіе современнаго морского боя—это артиллерія, такъ какъ она дѣйствуетъ на всевозможныхъ разстояніяхъ, годится и для разрушенія кораблей всевозможной величины, и для уничтоженія личнаго состава; только она одна пригодна для борьбы съ береговыми укрѣпленіями,—однимъ словомъ, это оружіе универсальное. Въ одномъ только отношеніи артиллерія слаба: артиллерійскій снарядъ съ большимъ трудомъ проникаетъ подъ воду, а потому артиллерія почти безсильна противъ подводной части корабля.

Такимъ образомъ артиллерія съ одной стороны, и таранъ и мина— съ другой какъ бы взаимно дополняютъ другъ друга.

Противъ подводной части корабля артиллерія почти безсильна.

Вообще артиллерія способна причинить громадныя поврежденія въ надводной части корабля, но потопить хорошо защищенный корабль, въ высокой степени трудно посредствомъ артиллеріи,— для этого служатъ мины и таранъ, хотя и для нихъ это представляется, какъ мы видѣли выше, далеко не легкой задачей, потому что вообще современныя суда въ значительной степени достигли качества непотопляемости.

За послѣдніе года артиллерія сдѣлала большіе шаги впередъ.

Благодаря увеличенію начальной скорости (скорость, которую имѣетъ снарядъ при вылетѣ изъ орудія), артиллерія начала стрѣлять на громадныя разстоянія, и въ это время, въ отличіе отъ старой артиллеріи, она начала называться дальнобойной. Дѣйствительно, изъ приводимыхъ ниже таблицъ, въ которыхъ указаны различные элементы современной артиллеріи, видно, на какія громадныя разстоянія стрѣляютъ теперь пушки.

Калибръ.	Длина орудія въ калибрахъ.	Вѣсъ орудій съ установкой въ тоннахъ [1].	Вѣсъ боевого запаса снарядовъ и зарядовъ въ тоннахъ.	Вѣсъ снаряда въ фунтахъ.	Вѣсъ заряда въ фунтахъ.	Скорость въ футахъ. Начальная.	На разстояніи 20 каб. 3½ верстъ.	На разстояніи 30 каб. 5¼ верстъ.	Наибольш. прицѣльн. дальность въ кабельт.	Соотв. уголъ возвышенія въ градусахъ.
12″	40	[2]	28,8	810	264 [4]	2,600	1.943	1,666	60	10
10″	45	[2]	25,4	550	160	2,550	1,890	1,614	60	10,7
8″	45	29,5	14,8	215	82	2,950	1,820	1,404	60	13
6″	45	12,5	13,5 [3]	101,25	31	2,600	1,416	1,098	53	15,5
4,7″	45	8,1	8,1	50	17	2,700	1,269	994	48	15
3″	50	3,4	3,4	12	3,8	2,700	946	774	35	13
десантная.										
2,5″	14	0,5	3,5	6,9	1	—	—	—	—	—
47 м.	43	1,0	3,9	3,7	0,83	2,002	739	—	22	9,1
37 м.	23	0,2	2,4	1,22	0,09	1,230	—	—	10	6,6
3-хъ-л. пулеметъ.		0,1	0,75	3 з. 21 д.	50 з.	—	—	—	—	—

[1]) 1 тоннъ = 62,028 пуда.

[2]) Орудія эти ставятся попарно въ башняхъ и управляются цѣлымъ рядомъ механическихъ приспособленій, очень разнообразныхъ, а потому затруднительно дать для нихъ общія цифры. Напримѣръ, двѣ 12-д. пушки вѣсятъ 83,3 тонна, а установка для нихъ на броненосцѣ «Три Святителя» 172,6 тонна (безъ брони); на броненосцѣ же «Чесма» эта установка вѣситъ 156,2 тонна. Двѣ 10-д. пушки вѣсятъ 44,3 тонна, а установка къ нимъ 120 тоннъ.

[3]) Для 6-д. калибра и ниже сюда входитъ вѣсъ приспособленій, служащихъ для храненія и подачи боевыхъ припасовъ.

[4]) Цифры эти, за исключеніемъ 2,5 д. десантной пушки, относятся къ зарядамъ бездымнаго пороха.

Указанная въ таблицѣ дальность полета снарядовъ далеко не предѣльная,—это только та, для которой имѣются данныя въ имѣющихся таблицахъ стрѣльбы. На самомъ же дѣлѣ многія современныя установки допускаютъ уголъ возвышенія орудій до 30°, и тогда снарядъ летитъ на громадное разстояніе. Конечно, мѣткость въ этомъ случаѣ ничтожна, но при стрѣльбѣ по большимъ цѣлямъ, что, напримѣръ, имѣетъ мѣсто при бомбардировкахъ, разстоянія эти могутъ быть использованы и знать ихъ небезполезно. Подъ руками имѣются у насъ таковыя свѣдѣнія для орудій германской морской артиллеріи.

Калибръ въ сант.	Калибръ въ дюйм.	Вѣсъ снаряда въ килограммахъ.	Нач. скорость въ метрахъ.	Наиб. уголъ возвышенія въ градус.	Наибольшая дальность въ метрахъ.	Наибольшая дальность въ верст.	Наибольшая дальность въ саж.
Орудія болѣе старыхъ образцовъ.							
30,5	12,01	327,5	520	20	10,062	9	216
28	11,02	240,0	685	30	15,043	14	50
26	10,24	187,7	500	16,5	7,955	7	228
24	9,45	215,7	550	25	12,346	11	286
21	8,27	140,0	530	15	8,235	7	360
15	5,91	50,9	495	20	8,321	7	400
Орудія новѣйшихъ образцовъ, скорострѣльныя.							
28	11,02	270,0	880	30	16,245	15	112
24	9,45	140,0	790	25	14,178	13	145
21	8,27	108,4	720	15	10,339	9	293
19	7,6	107,0	720	20	13,700	12	419
15	5,91	40,0	679	30	11,517	10	398

Уголъ возвышенія морскихъ орудій можетъ быть еще увеличенъ на 5—6°, накренивши корабль на сторону, противоположную направленію стрѣльбы, посредствомъ передвиженія грузовъ и наполненія соотвѣтствующихъ отсѣковъ корабля водой.

Русско-японская война уже дала примѣры стрѣльбы съ кораблей на такія громадныя разстоянія. Японцы бомбардировали Портъ-Артуръ изъ-за Лаотешаня съ разстоянія 80 кабельтововъ (14 верстъ), и съ этого же разстоянія вели перекидную стрѣльбу (черезъ горы) наши броненосцы по невидимымъ для нихъ японскимъ судамъ.

Но совсѣмъ не дальнобойность была тѣмъ желаннымъ качествомъ, котораго добивались для морскихъ орудій, и вести морской бой на такихъ разстояніяхъ, которыхъ достигла артиллерія, все равно нельзя, въ виду совершенно ничтожной вѣроятности попа-

данія. Для морской артиллеріи, дѣйствующей, главнымъ образомъ, по быстро движущимся цѣлямъ, большія начальныя скорости нужны для того, чтобы: 1) сколь можно больше выпрямить путь (траэкторію) снаряда, 2) заставить снарядъ какъ можно скорѣе пролетѣть разстояніе до противника и 3) сохранить у снаряда какъ можно больше его скорости для момента удара.

Громадное значеніе настильности траэкторіи для морского боя.

Первое качество даетъ бо́льшій просторъ въ ошибкахъ при опредѣленіи разстояній,—дѣйствительно, если бы траэкторія была совсѣмъ прямая, то, разъ снаряду было бы дано вѣрное направленіе, промахъ былъ бы невозможенъ. Промахи же происходятъ главнымъ образомъ не отъ невѣрнаго направленія пушки, а вслѣдствіе того, что чѣмъ дальше надо послать снарядъ, тѣмъ больше вверхъ надо направить пушку (тѣмъ бо́льшій ей надо придать такъ называемый уголъ возвышенія, т. е. уголъ съ горизонтомъ. См. двѣ предыдущія таблицы), и между точкой вылета изъ дула и попаданія въ цѣль снарядъ, даже въ самыхъ современныхъ орудіяхъ, подымается на очень большую высоту, мѣряющуюся сотнями футовъ. Вотъ почему необходимо въ моментъ выстрѣла знать точное разстояніе до противника, а въ морскомъ бою это очень трудно, такъ какъ и свои и непріятельскіе корабли быстро передвигаются.

Въ послѣднее время, именно благодаря громаднымъ начальнымъ скоростямъ, орудія могутъ стрѣлять на довольно значительныхъ дистанціяхъ безъ угла возвышенія. Такія дистанціи называютъ дистанціями прямого выстрѣла, и, конечно, въ предѣлахъ такихъ дистанцій попаденіе обезпечено, какова бы ни была ошибка въ разстояніи, т. е., иначе говоря, можно обойтись безъ опредѣленія разстояній. Величина дальности прямого выстрѣла очевидно зависитъ отъ типа орудія и отъ возвышенія его надъ горизонтомъ воды. Для русской морской артиллеріи, при возвышеніи орудій надъ горизонтомъ воды на 20 футъ, эти дистанціи таковы.

Дистанція прямого выстрѣла.

Для	12″	орудія	въ 40	калибровъ	9 1/2	кабельтововъ
»	6″	»	» 45	»	8 1/2	»
»	4″,7	»	» 45	»	8 1/2	»
»	3″	»	» 50	»	8 1/2	»
»	47м/м	»	» 43	»	6 1/2	»

Затѣмъ прямизна траэкторіи даетъ возможность поражать вертикальную, т. е. главную броню, болѣе нормальными и значитъ и болѣе дѣйствительными ударами.

Второе качество, т. е. большая быстрота перелета пространства до противника, даетъ бóльшій просторъ въ ошибкахъ въ скорости непріятельскаго корабля, которую необходимо на большихъ разстояніяхъ принимать во вниманіе для того, чтобы дать пушкѣ вѣрное направленіе,—очевидно, ее всегда нужно направлять нѣсколько впередъ, по направленію движенія противника, относительно точки, въ которую желательно попасть.

Наконецъ, третье качество—бóльшая скорость при ударѣ необходима въ виду постояннаго усовершенствованія брони.

Насколько артиллерія въ этомъ отношеніи быстро совершенствовалась, видно изъ нижеслѣдующей таблицы, которая показываетъ, что наиболѣе распространенная во флотѣ пушка калибромъ въ 6″ (15 $^{c}/_{м}$), за промежутокъ времени съ 1878 года по 1899 годъ, увеличила, при томъ же вѣсѣ снаряда, благодаря увеличенію начальной скорости, свою живую силу въ $3^1/_2$ раза.

Постепенное развитіе германской 15 cм. пушки.

ХАРАКТЕРИСТИКА ПУШКИ.	Годъ изготовленія.	Вѣсъ снаряда.	Начальная скорость.	Живая сила у дула.
		Килогр.	Метры въ сек.	Килогр.-метр.
Гладкостѣнная 24-фн. чугун. и бронз. пушка [1]	1861	11	530	157
Чугунная пушка [2]	1861	27,35	359	180
Стальная и бронзовая пушка [3]	1864			
Скрѣпленныя кольцами длинныя: [4]	1872	35,5	495	443
въ 30 калибровъ	1878	51	505	663
въ 35 кал.	1882	51	550	786
въ 35 кал. (стрѣляютъ бездымнымъ порохомъ)	1889	45,5	650	980
въ 40 кал. (стрѣляютъ бездымнымъ порохомъ)	1890	45,5	680	1,072
въ 40 кал. (стрѣляютъ бездымнымъ порохомъ)	1897	51	729	1,382
въ 50 кал. (стрѣляютъ бездымнымъ порохомъ)	1897	51	835	1,813
въ 40 кал. (стрѣляютъ бездымнымъ порохомъ)	1989	51	790	1,620
въ 50 кал. (стрѣляютъ бездымнымъ порохомъ)	1889	51	900	2,110

Такимъ образомъ, все увеличивая начальную скорость, стремятся развить въ артиллеріи качества мѣткобойности и сильнобойности, а дальнобойность уже является при этомъ сама собой, какъ слѣдствіе достигнутыхъ двухъ первыхъ качествъ.

---

[1]) Была впослѣдствіи передѣлана въ нарѣзную заряжающуюся съ казны.

[2]) Пушка эта употреблялась при осадѣ Дюппеля. Выстрѣливаемыя изъ нея гранаты разбивались о 110мм. желѣзныя плиты датскаго броненосца «Rolf Krake», не причиняя имъ никакого поврежденія.

[3]) Употреблялась при осадѣ французскихъ крѣпостей въ 1870—71 г.

[4]) Одна изъ первыхъ пушекъ, скрѣпленныхъ кольцами.

Надо однако замѣтить, что громадная настильность (сравнительно малая выгнутость траэкторіи) современныхъ орудій является качествомъ желательнымъ не во всѣхъ случаяхъ. Насколько прямизна траэкторіи драгоцѣнна въ чисто морскомъ бою, т. е. для дѣйствія противъ кораблей, настолько же необходимо, чтобы траэкторія была какъ можно болѣе выгнутой въ сраженіи съ береговыми укрѣпленіями. Дѣйствительно, на землѣ, гдѣ нѣтъ необходимости стѣсняться вѣсомъ и пространствомъ, какъ это приходится дѣлать на кораблѣ, бруствера легко можно сдѣлать такими толстыми, что они окажутся непробиваемы, и чтобы поражать находящихся за брустверами людей и орудія, надо имѣть возможность перебрасывать снаряды черезъ нихъ, а это тѣмъ легче сдѣлать, чѣмъ больше траэкторія выгнута. Надо сознаться, что,

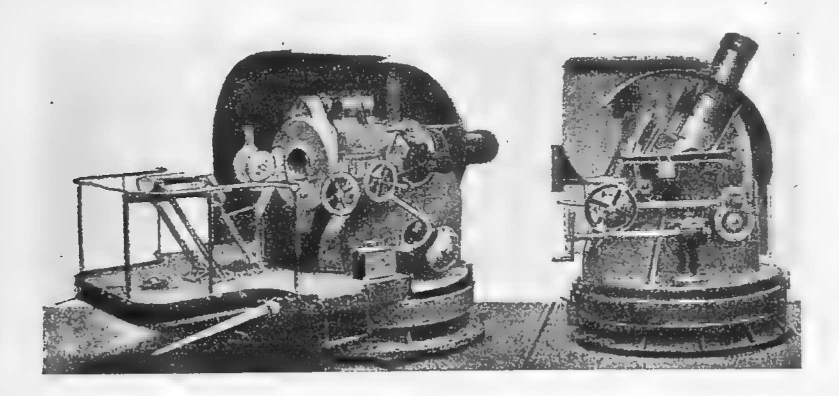


Рис. 26. Скорострѣльныя мортиры калибровъ въ 9″,4 и 6″, длиною въ 10 калибровъ на морскихъ установкахъ системы Канэ.

въ погонѣ за настильностью, объ этомъ во флотѣ нѣсколько забыли и въ настоящее время флотъ для борьбы съ укрѣпленіями надлежащимъ образомъ не подготовленъ.

Правда, существуютъ разработанныя установки для мортиръ калибромъ въ 9″,4 и 6″ для кораблей, но пока ими снабжены только два небольшихъ судна въ бразильскомъ флотѣ (Рис. 26).

Едва ли справедливо такое отношеніе къ мортирамъ на судахъ. Кромѣ большой пользы, которую мортиры могутъ принести въ бою съ береговыми укрѣпленіями и при бомбардировкахъ, и въ морскомъ бою они могутъ сыграть извѣстную роль, стрѣляя прицѣльно фугасными снарядами большого калибра по небронированнымъ частямъ корабля противника, конечно, только съ короткихъ разстояній.

По своему вѣсу, вмѣстѣ съ установкой, 6″ мортира въ 2,3 раза легче 6″ пушки, почти въ 2 раза легче 4″,7 пушки и лишь вдвое тяжелѣе 3″ пушки. Въ виду большой слабости 3″ пушки противъ брони, быть можетъ еще является вопросъ, что выгоднѣе имѣть на кораблѣ—одну 6″ мортиру, или двѣ 3″ пушки, или двѣ 6″ мортиры, или одну 4″,7 пушку, которая также теперь очень слаба противъ брони современныхъ кораблей. Быть можетъ, мортиры могутъ сыграть такую же роль въ вооруженіи корабля, какую въ концѣ XVIII вѣка сыграли карронады. Такъ назывались облегченныя пушки, стрѣлявшія малыми зарядами, вслѣдствіе чего можно было значительно увеличить ихъ калибръ; на короткихъ разстояніяхъ разрушительная ихъ сила была очень велика.

Затѣмъ морская артиллерія достигла громадныхъ результатовъ въ смыслѣ скорострѣльности. Теперь всѣ находящіяся на судахъ пушки, начиная съ 8-ми дюймоваго калибра, сдѣлались скорострѣльными, а на вновь строющихся корабляхъ скорострѣльными будутъ пушки и бо̀льшаго калибра.

Стрѣльба на морѣ поставлена, сравнительно со стрѣльбою на берегу, въ очень тяжелыя условія. Какъ бы ни было тихо море, но корабль всетаки слегка покачивается только отъ того, что онъ движется; качка же, даже самая незначительная, очень сильно понижаетъ процентъ попаданія. Затѣмъ приходится стрѣлять не только съ качающагося и очень разнообразно движущагося основанія (корабля), но также быстро и разнообразно движется и цѣль (корабль). Наконецъ, способы измѣренія разстояній въ морѣ очень несовершенны, такъ какъ на кораблѣ нѣтъ достаточно длинной и постоянной базы (мачта качается, длина корабля не можетъ служить базой при направленіи носомъ или кормой на противника), а если бы таковая и нашлась, точныя наблюденія на качающемся и движущемся основаніи очень затруднительны. Къ этому прибавляется еще значительное вліяніе, которое оказываетъ на мѣткость неизбѣжное запаздываніе *разстояній*, приходящихъ къ орудіямъ. Пока разстояніе будетъ опредѣлено и передано къ орудіямъ, пройдетъ извѣстное время, въ продолженіе котораго оно можетъ значительно измѣниться, вслѣдствіе быстраго передвиженія цѣли и стрѣляющаго корабля. Стараются, конечно, передавая разстояніе, ввести въ него соотвѣтствующую поправку, но ошибокъ при этомъ избѣжать нельзя, такъ какъ приходится ее опредѣлять на глазъ. Точно также и самыя разстоянія приходится опредѣлять на глазъ при очень вѣроятномъ

поврежденіи въ бою приборовъ, служащихъ для ихъ передачи къ орудіямъ.

Всѣ эти обстоятельства приводятъ къ тому, что мѣткость стрѣльбы въ морскомъ бою очень незначительна, и ее слѣдуетъ считать раза въ три меньше, нежели у такихъ же орудій, поставленныхъ на берегу. Едва ли можно разсчитывать въ среднемъ больше чѣмъ на 5% попаданія въ морскомъ бою.

Вотъ, чтобы восполнить этотъ недостатокъ, какъ было уже сказано выше, стараются увеличить настильность траэкторій и скорострѣльность морскихъ орудій. Настильность, достигаемая посредствомъ увеличенія начальной скорости, допускаетъ бо̀льшія ошибки въ разстояніи, а скорострѣльность даетъ возможность и при маломъ процентѣ попаданія увеличить число этихъ попаданій. Наконецъ, скорострѣльность позволяетъ и въ морѣ пользоваться пристрѣлкой.

Скорострѣльной принято обыкновенно называть такую пушку, которая въ боевыхъ условіяхъ можетъ стрѣлять не рѣже чѣмъ по одному разу въ минуту.

Морская артиллерія раздѣляется на три типа: крупную, среднюю и мелкую.

Назначеніе крупной артиллеріи — пробивать наилучшимъ образомъ защищенныя части корабля, около поверхности воды, поврежденіе которыхъ можетъ имѣть столь существенное значеніе, что корабль сразу будетъ выведенъ изъ строя. Если это и возможно, то только на самыхъ близкихъ разстояніяхъ, потому что издали нельзя разсчитывать попасть въ опредѣленную часть корабля, а также и пробивная сила снаряда слабѣе. Крупная артиллерія заключаетъ въ себѣ калибры отъ 9″ до 12″ и еще не вошла въ разрядъ скорострѣльной, за исключеніемъ нѣкоторыхъ наименьшихъ въ этомъ разрядѣ калибровъ. Пушки эти настолько громоздки и такъ великъ вѣсъ ихъ снарядовъ и зарядовъ, что онѣ заряжаются и наводятся съ помощью различныхъ паровыхъ, гидравлическихъ и электрическихъ механизмовъ. Можно ими, въ случаѣ надобности, дѣйствовать и въ ручную, и на это надо непремѣнно разсчитывать, такъ какъ различные сложные механизмы могутъ быть легко повреждены въ бою; но тогда стрѣльба изъ нихъ становится столь медленной, въ особенности изъ орудій болѣе крупнаго калибра, что польза ихъ въ морскомъ бою становится болѣе чѣмъ сомнительной.

Установка крупной артиллеріи.

Такъ какъ крупной артиллеріи на кораблѣ мало, то надо ей дать большой уголъ обстрѣла, а также надежно ее защитить, а потому ее устанавливаютъ въ башняхъ. Въ смыслѣ удобства употребленія крупныхъ пушекъ въ бою, надо было бы каждую пушку поставить въ отдѣльную башню, но для экономіи въ вѣсѣ башенъ, брони и приборовъ для вращенія, соединяютъ орудія въ большинствѣ случаевъ по два въ одной башнѣ. На семи американскихъ эскадренныхъ броненосцахъ въ одну башню соединено по 4 орудія (2 въ 13″ или 12″ и 2 въ 8″); но остальныя государ-

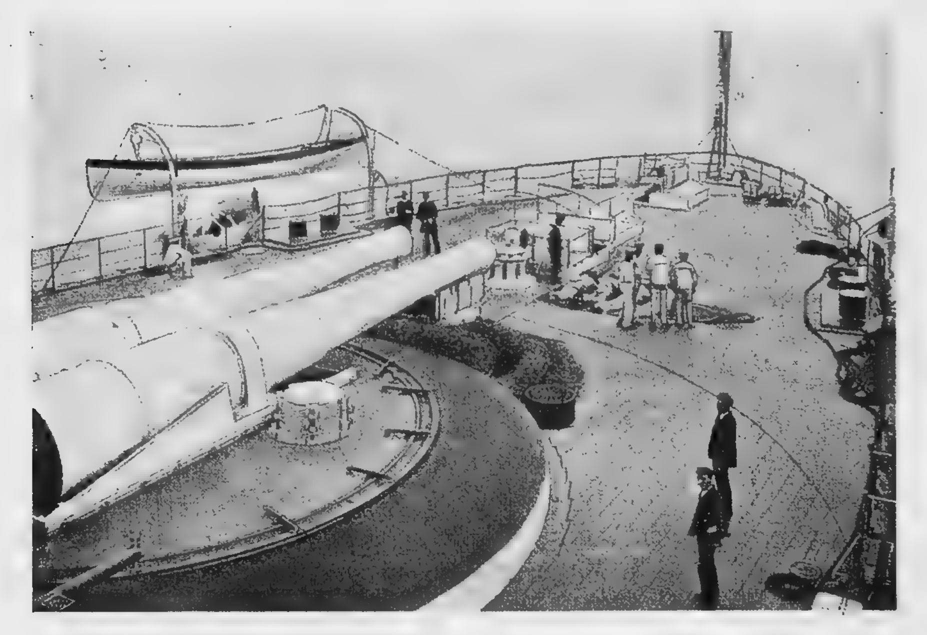


Рис. 27. Наружный видъ барбетной установки двухъ $13^1/_2$ д. орудій на англійскомъ эскадренномъ броненосцѣ «Royal Sovereign» (спущенъ 1892 г.).

ства этому примѣру не послѣдовали, да и американцы дѣлаютъ это не на всѣхъ своихъ броненосцахъ.

Башни бываютъ барбетныя и закрытыя. Барбетныя—такія, въ которыхъ сама башня неподвижна (Рис. 27, 28, 29 и 30), а вращается площадка, на которой установлены орудія. Такимъ образомъ, башня защищаетъ только основаніе орудій, а для прикрытія прислуги и самихъ орудій они покрыты щитомъ, который вращается вмѣстѣ съ ними. Теперь, чтобы защититься отъ многочисленныхъ снарядовъ скорострѣльной артиллеріи, начиненныхъ сильно взрывчатыми составами, приходится эти крышки дѣлать очень толстыми—до 10 дюймовъ. Такія башни ставятъ на своихъ корабляхъ англичане и

итальянцы. Закрытыя башни защищаютъ орудія вполнѣ, а потому вращаются вмѣстѣ съ ними (Рис. 31).

Подъ вращающейся башней находится другая—неподвижная (подачная труба), которая служитъ для защиты подаваемыхъ снизу снарядовъ и зарядовъ. Эта труба стоитъ на броневой палубѣ и ниже не продолжается, такъ какъ эта часть уже находится подъ водой и въ вертикальной защитѣ не нуждается.

Средняя артиллерія (иначе ее называютъ артиллеріей среднихъ калибровъ) имѣетъ назначеніе поражать всю надводную часть корабля, артиллерію противника и главнымъ образомъ его

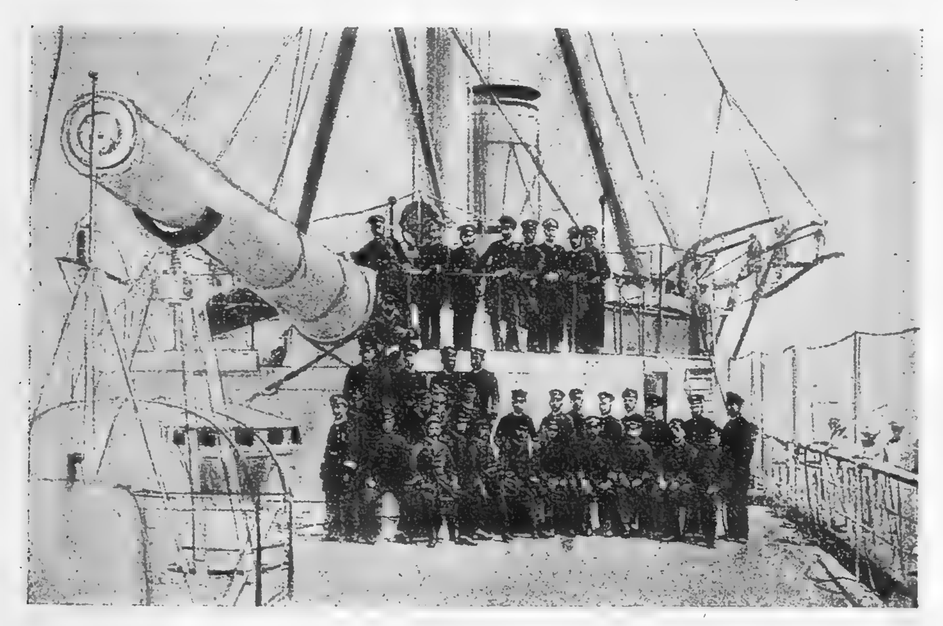


Рис. 28. Орудіе въ 12″,8, установленное въ барбетной башнѣ, прикрытое тонкимъ щитомъ, на японскомъ крейсерѣ «Matsushima» (спущ. въ 1890 г. во Франціи).

личный составъ. Она заключаетъ въ себѣ калибры отъ 3″ до 8″ и отчасти до 9″,2 и вся можетъ быть причислена къ разряду скорострѣльной. Заряжается и управляется она въ ручную, и это именно качество и является наиболѣе цѣннымъ, такъ какъ дѣлаетъ пушку живучей во время боя. Выбывшаго человѣка можно замѣнить другимъ, испорченный же механизмъ не только выводитъ изъ строя пушку до окончанія боя, но иногда требуетъ очень сложныхъ и длительныхъ исправленій и въ первоклассномъ порту.

Такъ какъ достиженіе цѣли, для которой главнымъ образомъ и существуетъ крупная артиллерія, представляетъ очень большія трудности и такое употребленіе ея въ бою исключительно, а для

пораженія личнаго состава гораздо удобнѣе средняя артиллерія, въ виду того, что ея можно имѣть больше и она скорѣе стрѣляетъ,—то крупныхъ пушекъ на кораблѣ имѣется очень ограниченное количество, чаще всего—четыре.

Главною же артиллеріею современнаго корабля является артиллерія среднихъ калибровъ; это вполнѣ естественно, такъ какъ она преслѣдуетъ цѣль пораженія главнаго боевого элемента на кораблѣ—личнаго состава.

Вслѣдствіе этого, калибръ крупной артиллеріи все падаетъ, а

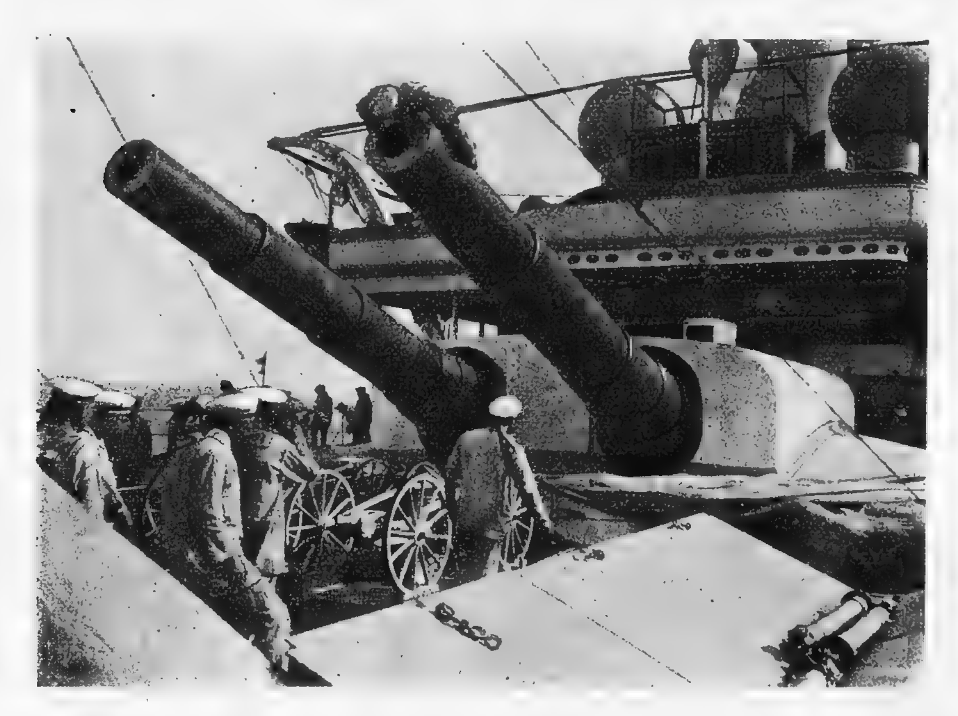


Рис. 29. Два орудія въ 12",установленныя въ барбетной башнѣ, прикрытыя тонкимъ щитомъ, на русскомъ эскадренномъ броненосцѣ «Георгій Побѣдоносецъ» (спущ. въ 1892 году).

число орудій средняго калибра все увеличивается. Это ясно видно изъ таблицы на 51 стр., показывающей постепенное развитіе артиллерійскаго вооруженія англійскихъ эскадренныхъ броненосцевъ.

Въ Германіи, напримѣръ, до настоящаго времени самыя крупныя пушки имѣли калибръ всего 9",4 (броненосцы, спущенные въ періодъ времени съ 1896 по 1901 годъ), которыя могли быть даже причислены и къ артиллеріи среднихъ калибровъ, и только съ 1902 года на ихъ эскадренныхъ броненосцахъ появились по 4 пушки 11-ти-дюймоваго калибра.

	Годъ спуска на воду.	Вѣсъ корабля (водоизмѣщеніе) въ тоннахъ.	Число и калибръ крупныхъ орудій, предназначен. для потопленія корабля.	Число и калибры орудій среднихъ калибровъ, предназначенныхъ для пораженія личнаго состава.
«Northumberland» .	1868	10.780	—	7—9″, 20—8″ 1—6″, 1—5″ } всего 29
«Inflexible»	1881	11.800	4—16″	нѣтъ
«Camperdown» . . .	1889	10.600	4—13½″	6—6″
«Royal Sovereign» .	1892	14.150	4—13½″	10—6″ скорострѣл.
«Majestic»	1895	14.900	4—12″	12—6″ 18—3″ } скорострѣл.
«Irresistible» . . .	1898	15.000	4—12″	12—6″ 18—3″ } скорострѣл.
«Venerable»	1900	15.000	4—12″	12—6″ 18—3″ } скорострѣл.
«Queen»	1902	15.000	4—12″	12—6″ 18—3″ } скорострѣл.
«King Edward VII»	1903	16.350	4—12″	4—9″,2 10—6″ 14—3″ } скорострѣл.
Безъ названія . . .	проектировано.	18.000	4—12″	8—9″,2 12—6″ 18—3″ } скорострѣл.

Установка скорострѣльной артиллеріи должна соотвѣтствовать скорострѣльности пушки.

Скорострѣльная артиллерія должна быть такъ установлена, чтобы скорость вращенія установки соотвѣтствовала бы скорострѣльности орудія. Дѣйствительно, если мы представимъ себѣ, что противники проходятъ другъ мимо друга съ большой скоростью, то цѣль будетъ оставаться въ углѣ обстрѣла каждаго орудія очень короткое время, напр. одну минуту.

Въ этомъ случаѣ и установка должна быть такая, чтобы поворачиваться изъ одного крайняго положенія въ другое не меньше, чѣмъ въ одну минуту; иначе, напр., 6″ скорострѣльная пушка, могущая сдѣлать до трехъ выстрѣловъ въ минуту, послѣ перваго выстрѣла уже не поймаетъ цѣли, и, такимъ образомъ, скорострѣльность ея не будетъ использована.

Установка артиллеріи среднихъ калибровъ.

Болѣе крупная (до 5″ включительно) артиллерія среднихъ калибровъ также иногда ставится въ башняхъ, по одному и по два орудія въ башнѣ. Недостатокъ такой установки, несмотря на бо̀льшій уголъ обстрѣла и лучшую защиту, состоитъ въ томъ, что пока цѣлы гидравлическіе и электрическіе приборы для вращенія башни, послѣдняя вращается достаточно быстро для того, чтобы использовать скорострѣльность пушки; но если они испортятся или будутъ повреждены въ бою, на что всегда можно разсчитывать, имѣя дѣло со сложными механизмами, ручное управленіе башней уже совсѣмъ не будетъ соотвѣтствовать скорострѣльности пушекъ.

Въ большинствѣ случаевъ артиллерія среднихъ калибровъ ставится въ казематахъ или на верхней палубѣ—на такой установкѣ, быстрота управленія которою вручную соотвѣтствовала бы скорострѣльности пушки. Еще недавно употреблялись, да и теперь ихъ не мало на судахъ, такъ называемыя бортовыя установки, при

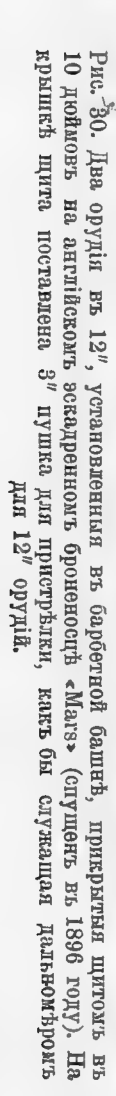


Рис. 30. Два орудія въ 12", установленныя въ барбетной башнѣ, прикрытыя щитомъ въ 10 дюймовъ на англійскомъ эскадренномъ броненосцѣ «Mars» (спущенъ въ 1896 году). На крышкѣ щита поставлена 3" пушка для пристрѣлки, какъ бы служащая дальномѣромъ для 12" орудій.

которыхъ старались приблизить сколь можно центръ вращенія пушки къ амбразурѣ (порту). Это давало возможность (черт. 20), или при той же ширинѣ порта имѣть бо́льшій уголъ обстрѣла, или при томъ же углѣ обстрѣла имѣть болѣе узкій портъ (амбразуру), т. е. лучшую защиту прислуги и меньше ослабить корпусъ корабля. Однако скоро оказалось, что такая установка совершенно

не соотвѣтствуетъ скорострѣльности орудія. Дѣйствительно, напр. орудіе калибра въ 4″,7 (обыкновенно этотъ калибръ обозначается въ нашемъ флотѣ въ миллиметрахъ—120 mm.), поставленное на такомъ станкѣ при 120° обстрѣла переводится съ одного

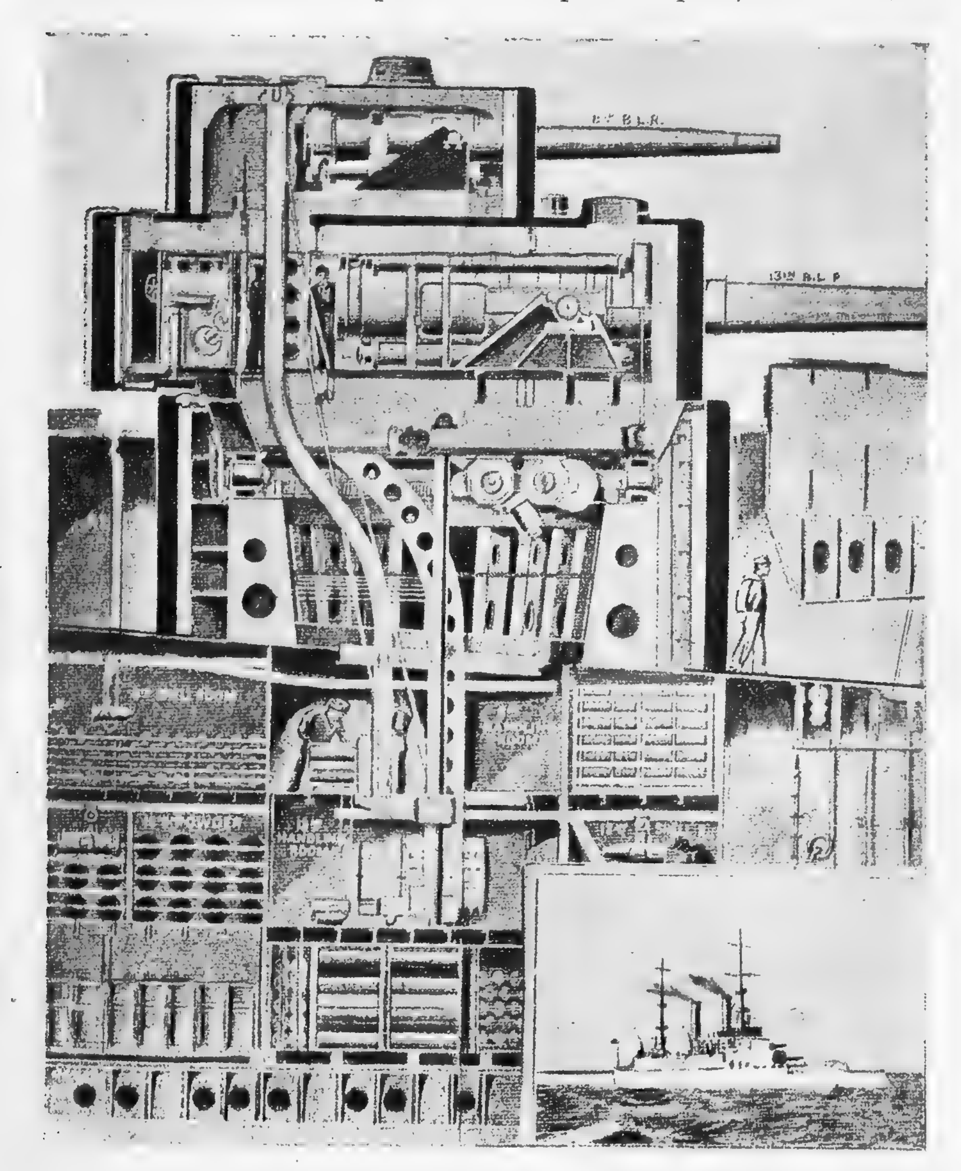


Рис. 31. Вертикальный разрѣзъ 4-хъ-орудійной (два—13 д. и два—8 д.) башенной установки на американскомъ эскадренномъ броненосцѣ «Kearsarge» (спущенъ 1898 г.). Подъ башней показанъ разрѣзъ подачной трубы и подъ ней разрѣзъ помѣщенія для снарядовъ и зарядовъ.

крайняго положенія на другое при большомъ усиліи въ $2^1/_2$—3 минуты; между тѣмъ легко можетъ случиться, что цѣль будетъ оставаться въ углѣ обстрѣла гораздо меньшій промежутокъ времени.

Поэтому перешли къ такъ называемымъ центральнымъ установ-

камъ (на центральномъ штырѣ); та же самая пушка—въ 4,7 дюйма, поставленная на такомъ станкѣ, переводится съ одного крайняго положенія на другое при ничтожномъ усиліи въ 14—1 секундъ. Достигается это, во-первыхъ, тѣмъ, что установка такъ разсчитана, что ея центръ тяжести находится на оси вращенія станка; а во-вторыхъ, тѣмъ, что треніе уменьшено до минимума, для чего, напримѣръ, станокъ катится по круговому штыровому основанію на стальныхъ шарахъ. На рисункахъ 32-мъ и 33-мъ показаны: наружный видъ 6″ орудія на центральной установкѣ и положеніе такой установки въ казематѣ и на верхней палубѣ.

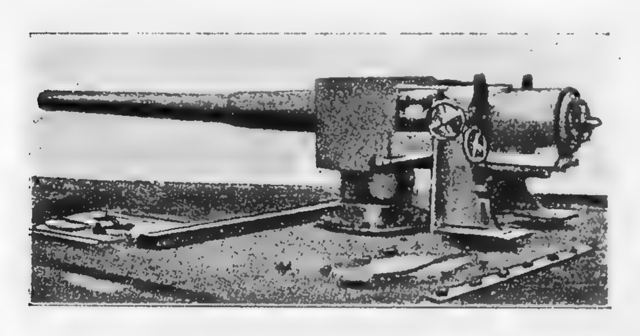


Рис. 32. Центральная установка (центръ тяжести всей системы совпадаетъ съ осью вращенія) скорострѣльнаго орудія въ 6 дюйм.

Невыгода такой установки заключается въ томъ, что для совмѣщенія центра тяжести съ осью вращенія пришлось эту послѣднюю отодвинуть отъ борта и вслѣдствіе этого или уменьшить уголъ обстрѣла, или увеличить бортъ.

Чтобы избѣжать этого, обыкновенно устанавливаютъ орудія на этихъ станкахъ въ выступающихъ за бортъ полубашняхъ, причемъ амбразура все время закрывается круглымъ щитомъ, соединеннымъ съ пушкой (Черт. 21).

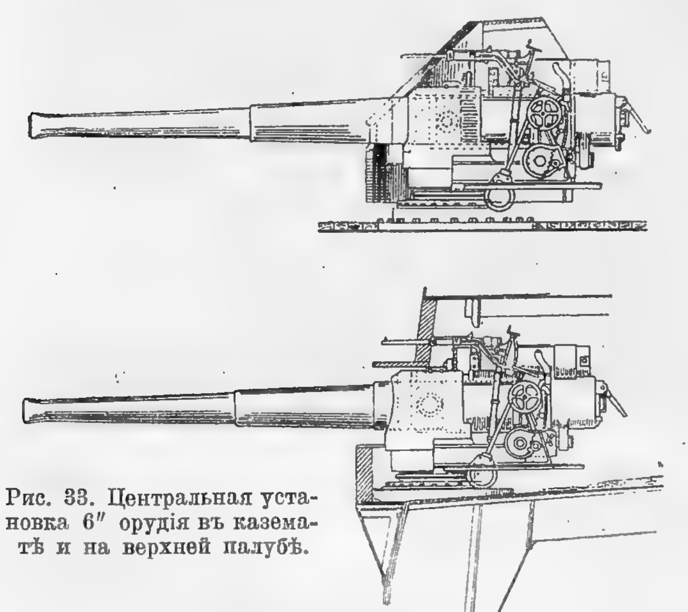


Рис. 33. Центральная установка 6″ орудія въ казематѣ и на верхней палубѣ.

Мелкая артиллерія служитъ главнымъ образомъ для пораженія миноносцевъ, а въ бою между большими судами она исполняетъ то же назначеніе, что и средняя артиллерія, только на болѣе короткихъ разстояніяхъ. При этомъ значительная часть непріятель-

скаго корабля ей недоступна, такъ какъ пробивная сила этихъ пушекъ ничтожна. Къ этой категоріи принадлежатъ орудія калибромъ отъ 75 mm. до 37 mm.; сюда же могутъ быть причислены и пулеметы.

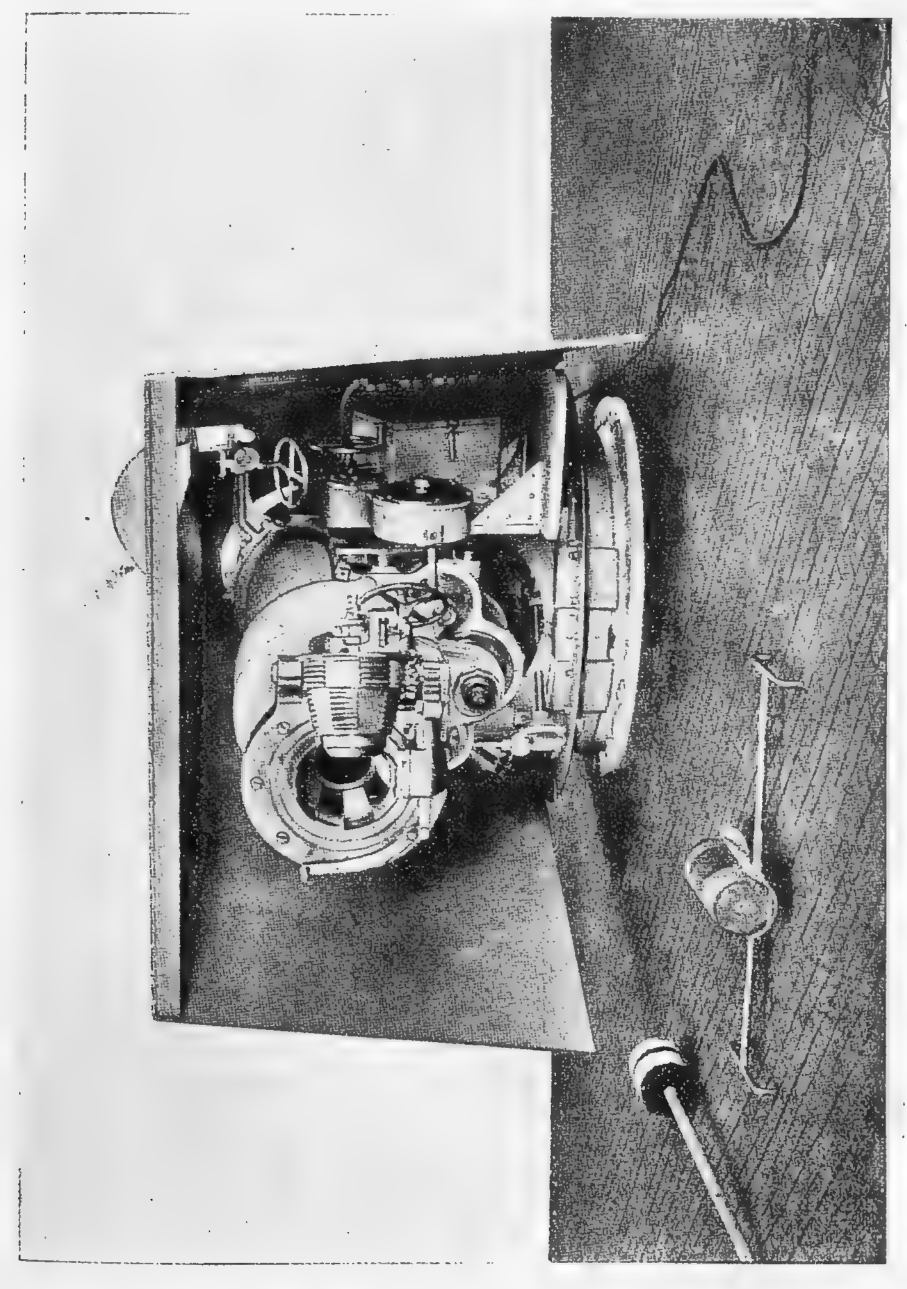


Рис. 34. Щитъ, закрывающій 6" орудіе.

Установка мелкой артиллеріи.

Устанавливается она (Рис. 38 и 39) на тумбахъ и наводится какъ въ горизонтальномъ, такъ и въ вертикальномъ направленіяхъ безъ всякой механической передачи; для этого стрѣлокъ упирается

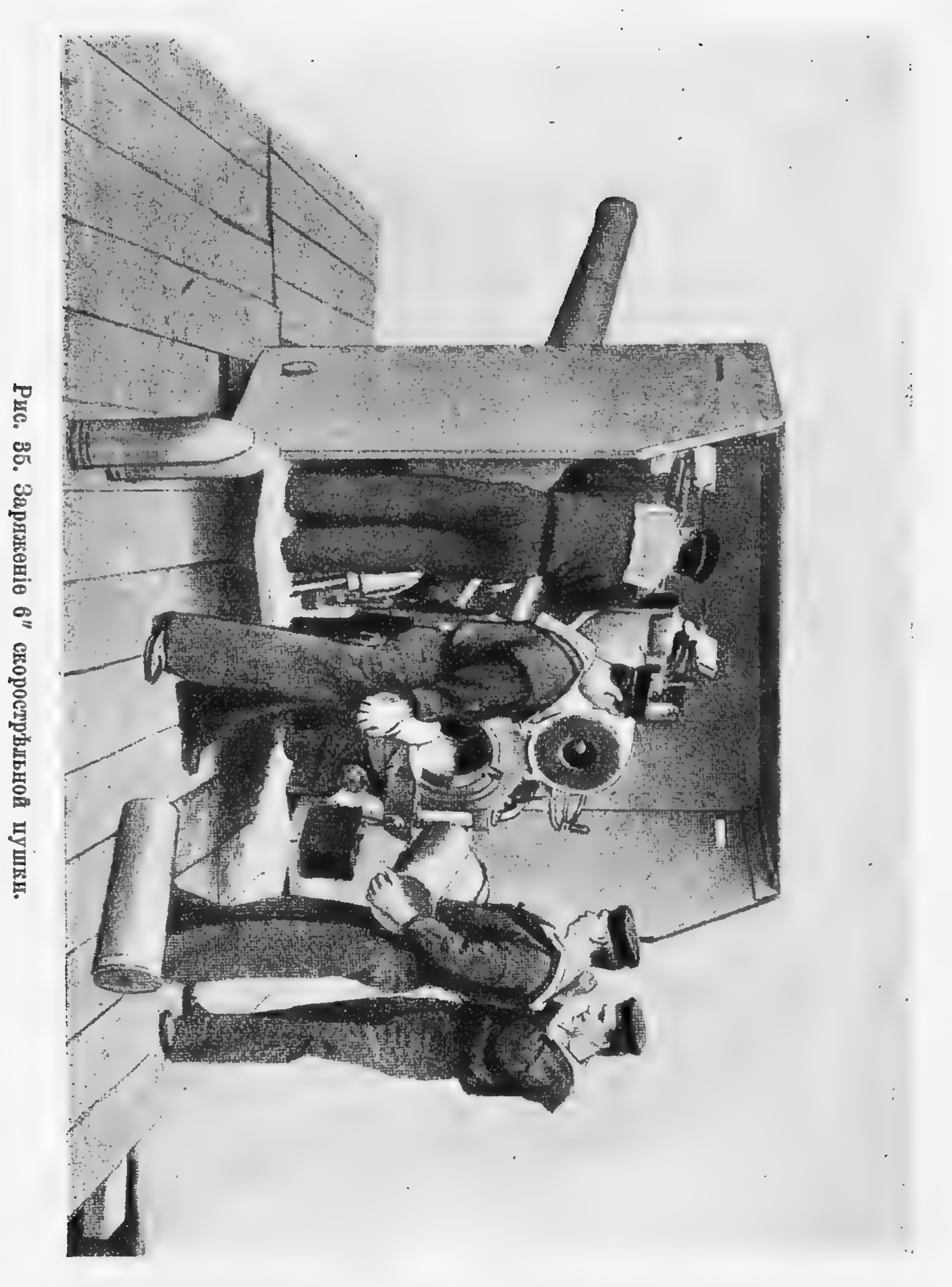


Рис. 35. Заряженіе 6" скорострѣльной пушки.

плечомъ въ имѣющійся у пушки прикладъ. Стрѣльба изъ этихъ пушекъ уже подобна ружейной, и другой она и быть не можетъ, такъ какъ иначе ей не услѣдить за могущимъ появиться съ любой стороны и быстро движущимся миноносцемъ.

Въ послѣднее время стали устанавливать на тумбахъ и 3" (75 mm.) пушки (установки Меллера), такъ что по характеру

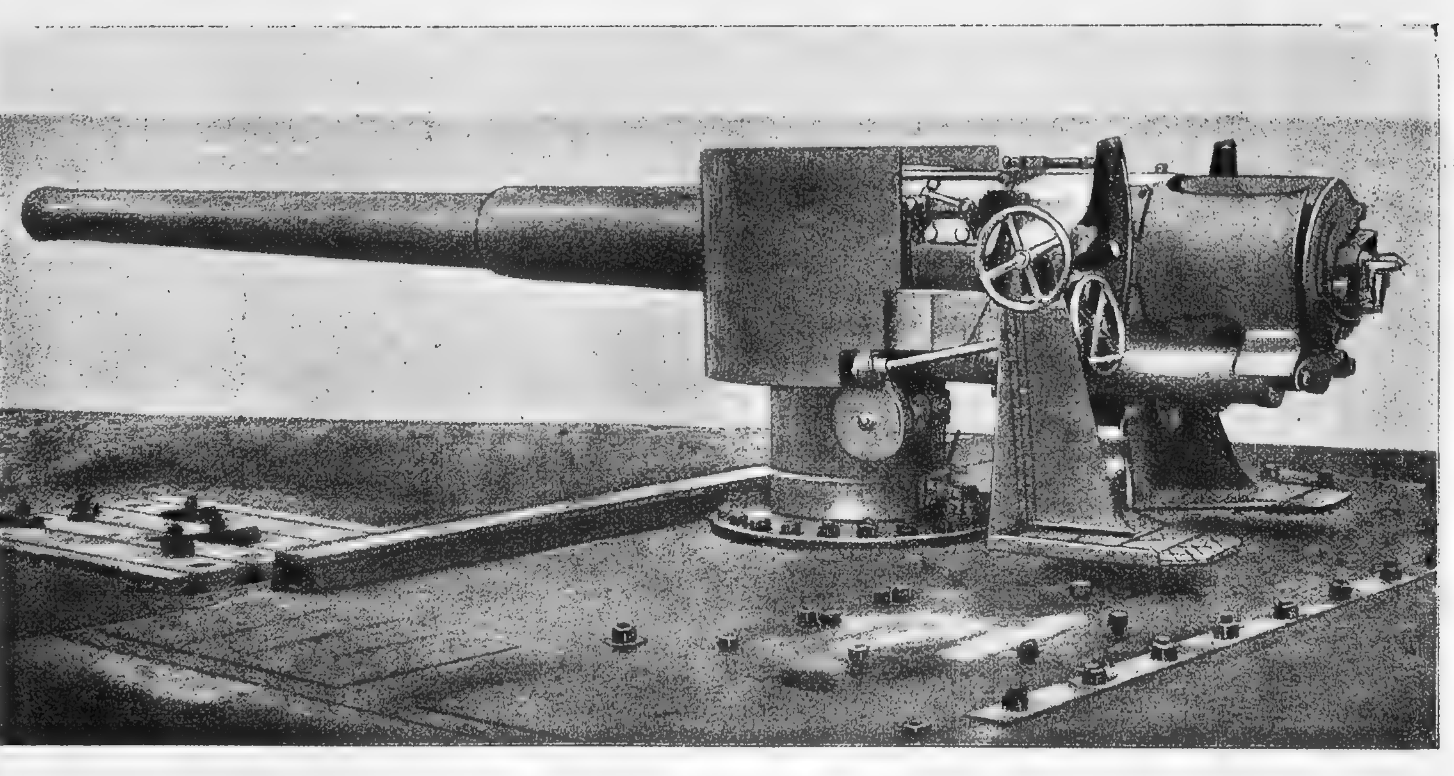


Рис. 36. 8″ скорострѣльная пушка.



Рис. 37. Скорострѣльная пушка въ 9,4 дюйма (24 см.), длиною въ 45 калибровъ, системы Канэ.

своей установки, а также и по преслѣдуемыхъ задачамъ эти пушки постепенно начинаютъ переходить въ разрядъ мелкой артиллеріи.

Скорострѣльность морскихъ орудій.

Ниже приводится скорострѣльность различныхъ русскихъ и иностранныхъ морскихъ орудій, поставленныхъ на существующихъ въ настоящее время судахъ. Слѣдуетъ оговориться, что мы даемъ здѣсь скорострѣльность не полигонную, а практическую, на которую можно разсчитывать въ бою, при среднихъ условіяхъ обстановки.

Русская артиллерія.	Время, потребное на одинъ выстрѣлъ.	Иностранная артиллерія.	
	6 минутъ	13,5″	механ.
12″ и 10″ (механ. зар.)	4 »	12, 11 и 10″	заряж.
8″ нескорострѣл.	2 »	9″,2 и 8″	нескорострѣл.
8″ скорострѣл.	1 »	9″,2 и 8″	скорострѣл.
6″ »	1/2 »	6″ и 5″,5	»
4″,7 »	1/3 »	5″ и 4″,7	»
3″ »	1/4 »	4″ и 3″	»
47 мм. »	1/6 »	65 мм., 57 мм., 47 мм.	»
37 мм. »	1/8 »	37 мм.	»



Рис. 38. Стрѣльба изъ 47-mm. мелкой скорострѣльной пушки Гочкиса.

Если же судить по опытамъ на полигонѣ и по учебной стрѣльбѣ, которая часто производится на маломъ ходу и въ хорошую погоду, надо считать, что, напр., 9″,2 скорострѣльная пушка дѣлаетъ 3 выстрѣла въ минуту, 6″—шесть, а 47 мм.—15 выстрѣловъ въ минуту и т. д.

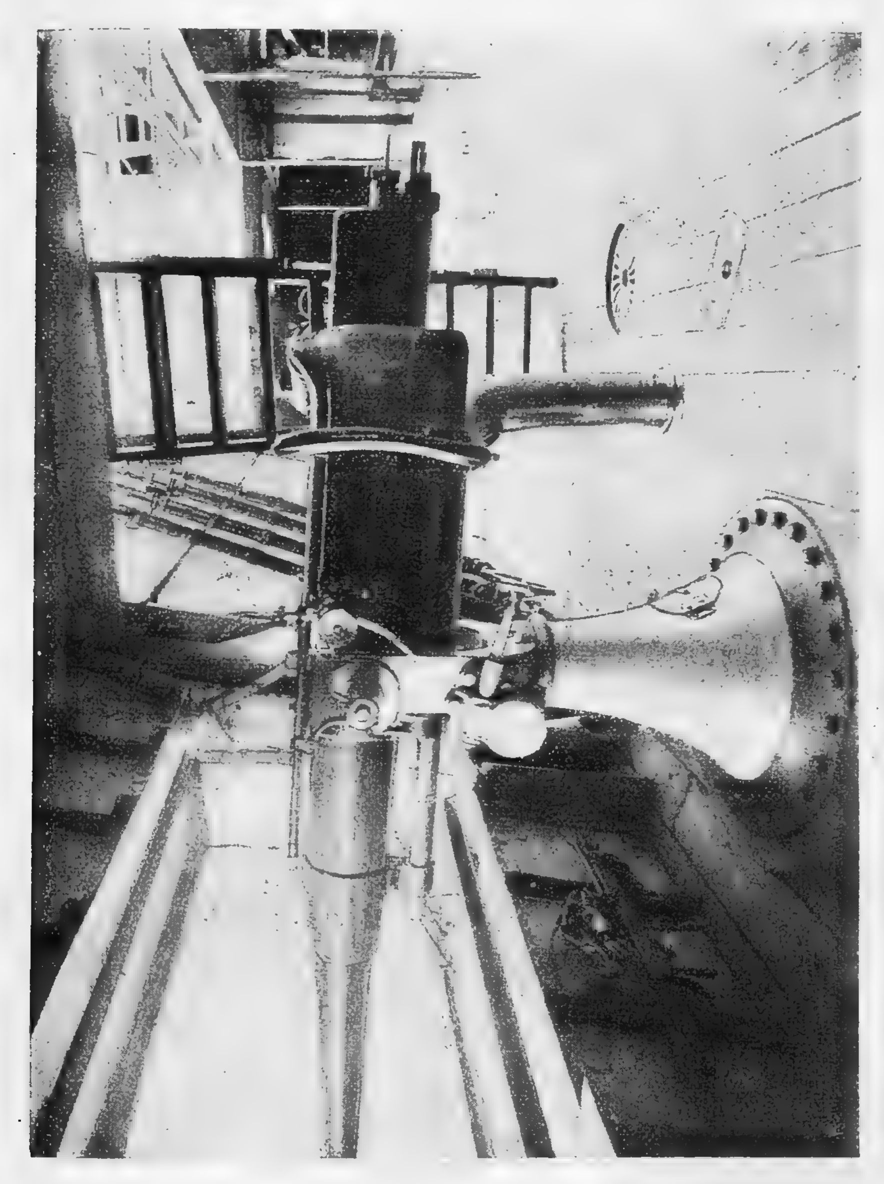


Рис. 39. Установка (Меллера) 3″ (75 mm.) пушки, въ 50 калибровъ длиной, на тумбѣ.

Разрушительное дѣйствіе артиллеріи.

Разрушительное дѣйствіе артиллеріи состоитъ въ пробиваніи брони, въ пораженіи снарядами, а главнымъ образомъ ихъ осколками, личнаго состава, орудій и различныхъ приборовъ на кораблѣ и въ производствѣ пожаровъ.

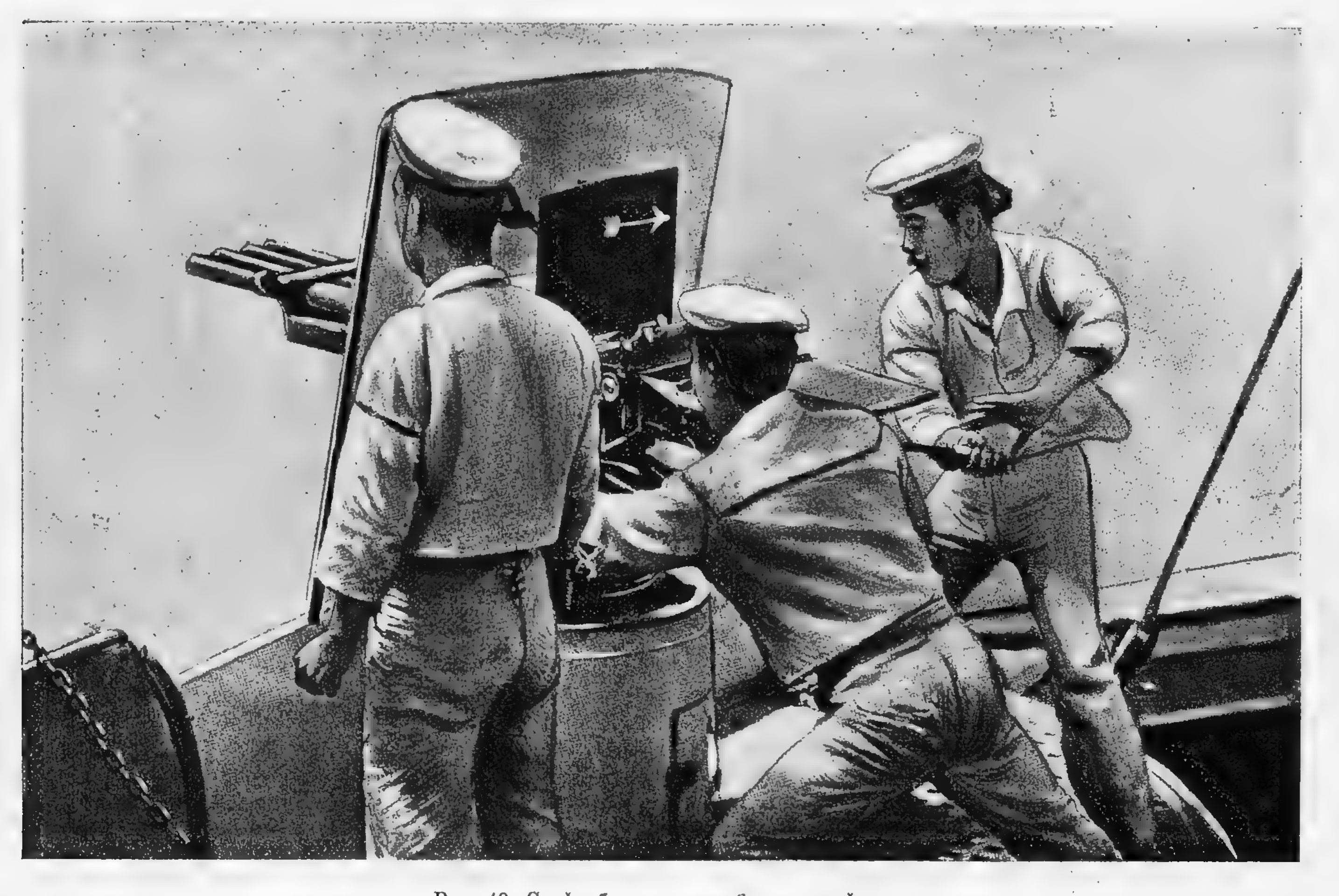
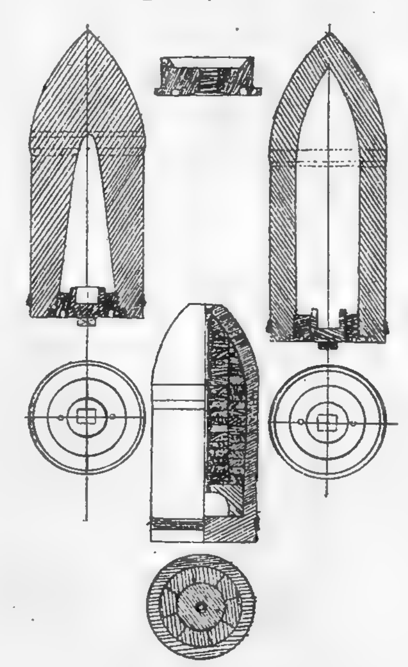


Рис. 40. Стрѣльба изъ мелкой скорострѣлки.

Снято на вооруженномъ японскомъ пароходѣ «Sakio-Maru», во время сраженія при Ялу (17 сент. 1894 г.).

Снаряды, которыми снабжаются морскія орудія, раздѣляются на бронебойные, фугасные и шрапнельные (въ русскомъ флотѣ— сегментные).

Бронебойные снаряды предназначаются для пробиванія наилучше защищенныхъ частей корабля; поэтому они имѣютъ очень толстыя стѣнки, а слѣдовательно въ нихъ помѣщается небольшое количество взрывчатаго вещества; трубка для производства взрыва, въ этихъ же видахъ, помѣщается въ днѣ снаряда и такъ устроена, что взрывъ происходитъ лишь тогда, когда снарядъ, въ зависимости отъ толщины и качества встрѣченной брони, или значительно въ нее углубится, или пробьетъ ее насквозь. Фугасные снаряды имѣютъ внутри большую пустоту и вмѣщаютъ въ себѣ бо́льшее количество взрывчатаго состава, вслѣдствіе чего они могутъ пробивать только болѣе слабую броню. Устройство ихъ бываетъ различное. Для борьбы съ хорошо забронированными судами употребляются фугасные снаряды изъ стали такого же качества, какъ и въ бронебойныхъ, и такъ же, какъ и они, снабженные донными трубками. Для пораженія же судовъ неброненосныхъ и для борьбы съ береговыми укрѣпленіями морская артиллерія снабжается фугасными снарядами изъ болѣе слабой стали или даже изъ чугуна, съ трубкой въ головной части [2]). Для этой же цѣли могутъ служить и шрапнельные снаряды, но главное назначеніе послѣднихъ — стрѣльба по береговымъ цѣлямъ (укрѣпленіямъ и открыто расположеннымъ войскамъ), для чего они снабжаются трубкой двойного дѣйствія. Въ русской морской артиллеріи шрапнельный снарядъ имѣетъ особое устройство: вмѣсто пуль въ немъ уложенъ рядъ чугунныхъ дисковъ, распиленныхъ на сегменты, заполняющіе по формѣ снаряда всю его внутренность. Такимъ образомъ не пропадаетъ даромъ пространство между пулями.



Бронебойный, фугасный и сегментный снаряды русской морской артиллеріи [1]).

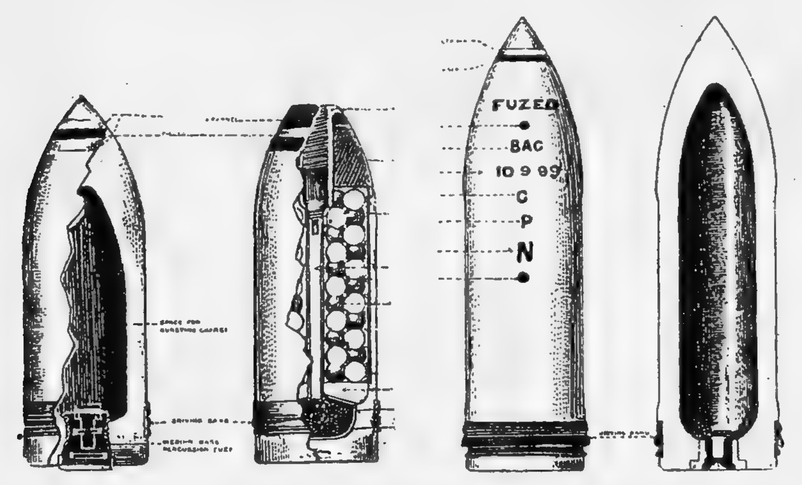
[1]) Яцыно. Курсъ морской артиллеріи.

[2]) Иногда и эти снаряды имѣютъ донныя трубки.

Число снарядовъ, полагающееся на каждое орудіе, болѣе или менѣе одинаково во всѣхъ флотахъ; приводимъ ниже то количество снарядовъ, которое имѣется на русскихъ военныхъ корабляхъ [1]).

	КАЛИБРЫ ОРУДІЙ:								
Родъ снарядовъ.	12"	10"	8"	6"	4",7	3"	47 м.	37 м.	Десант. 2,5"
Бронебойныхъ	18	23	30	47	50	125	540	1,350	240
Фугасныхъ стальныхъ .	18	23	30	47	50	—	—	—	—
» чугунныхъ.	18	23	30	47	50	125	540	1,350	240
Сегментныхъ	4	8	15	31	40	50	—	—	240
Картечей	2	3	5	8	10	—	—	—	—
Итого . . .	60	80	110	180	200	300	1,080	2,700	720

Взрывчатыя вещества, которыми снаряжаются снаряды въ различныхъ флотахъ, очень разнообразны, и кромѣ того они различны



Фугасный (стальной), бронебойный и шрапнельный снаряды англійской морской артиллеріи.

и для снарядовъ различныхъ типовъ. Кромѣ дымнаго и бездымнаго пороха для снаряженія снарядовъ употребляются: влажный пироксилинъ (Россія, Германія), мелинитъ и крезилитъ (Франція), лиддитъ [2]) (Англія и Японія), максимитъ и дюннитъ (Соед. Штаты Сѣв. Америки) и т. п.

Въ зависимости отъ рода взрывчатаго вещества измѣняется число осколковъ, на которые дробится снарядъ. Для сравненія можетъ служить нижеслѣдующая таблица, показывающая сравнительные результаты разрыва 6" стального снаряда, при снаряженіи его тремя фунтами различнаго взрывчатаго вещества.

[1]) Яцыно. Курсъ морской артиллеріи.

[2]) По составу своему сходенъ съ мелинитомъ.

Результаты взрыва:	ВЗРЫВЧАТОЕ ВЕЩЕСТВО: Дымный порохъ.	Бездымный порохъ.	Влажный пироксилинъ.	Мелинитъ.
Число собранныхъ осколковъ	63	145	244	392
Вѣсъ собранныхъ осколковъ	87 фунг.	72³/₄ фунт.	79 фунт.	33 фунт.
Вѣсъ наибольшаго осколка.	12 »	3 »	3 »	1 »
Вѣсъ осколковъ, которые не могли быть собраны вслѣдствіе своихъ малыхъ размѣровъ . . .	10 »	24¹/₄ »	18 »	64 »

Такимъ образомъ сильно взрывчатыя вещества лучше дробятъ снарядъ, но, съ другой стороны, замѣчено, что чѣмъ сильнѣе взрывчатое вещество, тѣмъ меньше проникаетъ снарядъ въ броню до момента взрыва и тѣмъ, слѣдовательно, менѣе надежно пробиваніе. Кромѣ того сильно взрывчатыя вещества, сравнительно съ порохомъ, съ трудомъ производятъ пожаръ.

Количество взрывчатаго вещества для снаряженія снарядовъ очень различно въ различныхъ флотахъ, какъ это явствуетъ изъ нижеслѣдующей таблицы, въ которой вѣсъ разрывнаго вещества выраженъ въ процентномъ отношеніи, сравнительно съ вѣсомъ самаго снаряда [1]).

Типы снарядовъ:	ГОСУДАРСТВА: Россія.	Англія.	Франція.	Италія.	Германія, Австрія, Голландія и Данія [2]).
Бронебойные .	1—2%	3,5— 5,5%	2— 3%	1,5—4%	1,3—1,5%
Фугасные . . .	2—3%	8 —13 %	10—20%	3 —7%	3,5—5,5%

Слѣдовательно наименьшее количество взрывчатаго вещества заключаютъ въ себѣ русскіе и крупповскіе снаряды, что гарантируетъ имъ бо̀льшую надежность въ пробиваніи брони, а это оказалось очень важнымъ качествомъ, въ виду быстраго усовершенствованія брони и, какъ слѣдствіе этого, покрытія бронею почти всего борта современныхъ кораблей.

Чтобы составить себѣ представленіе о бронепробивающей силѣ снаряда, надо принять во вниманіе его типъ, живую силу при ударѣ, уголъ его встрѣчи съ броней, а также и качество самой брони.

До 1880 года броня дѣлалась изъ кованаго желѣза, но, когда снаряды изъ закаленаго чугуна начали ее пробивать, она начала дѣлаться изъ стали, или изъ двухъ слоевъ—стали и желѣза (броня

[1]) Вполнѣ точныя свѣдѣнія имѣются лишь для снарядовъ русской и англійской морской артиллеріи.

[2]) Во всѣхъ этихъ государствахъ приняты крупповскія орудія.

компаундъ). Въ 1886 году появились снаряды изъ хромовой стали и начали легко пробивать стальную и смѣшанную броню. Но броня не осталась въ долгу: сначала она усилилась вслѣдствіе прибавленія къ стали никкеля (стале-никкелевая броня), а въ 1890 году уже появились плиты американскаго завода Гарвея (гарвеированная броня), которыя свели успѣхи, достигнутые артиллеріей, къ нулю. Усовершенствованіе заключается въ томъ, что вся плита дѣлается изъ вязкой стали, но поверхность ея, обращенная внаружу, посредствомъ особаго процесса (цементированія, науглероживанія) дѣлается столь твердой, что снаряды о нее разбиваются, тогда какъ задній—мягкій слой брони служитъ какъ бы упругой подушкой для наружнаго—твердаго слоя. Въ 1895 году извѣстный заводчикъ Круппъ значительно усовершенствовалъ способъ выдѣлки цементированныхъ плитъ, и эта броня получила названіе крупповской. Въ отвѣтъ на это начали совершенствовать качество металла, изъ котораго выдѣлываются снаряды, и наконецъ предложено было (1893 г. адмиралъ С. О. Макаровъ) головную часть снаряда снабжать колпакомъ изъ болѣе мягкаго металла, который предохранялъ бы въ первый моментъ удара головную часть отъ разбиванія.

Колпаки эти увеличили пробивную силу снарядовъ на 10—15 процентовъ, но такіе снаряды не лишены и недостатковъ. Колпаки увеличиваютъ силу снаряда только при ударѣ о поверхностно-затвержденную броню, при дѣйствіи же по другимъ бронямъ они ослабляютъ снарядъ; они дѣйствительны только въ тѣхъ случаяхъ, когда снарядъ при ударѣ составляетъ не болѣе 20° съ нормалью къ ударяемой поверхности; наконецъ направленіе снаряда при ударѣ до сихъ поръ ненайденъ вполнѣ удовлетворительный способъ прикрѣпленія колпака къ снаряду, да и вопросъ о металлѣ для колпака и о его формѣ еще продолжаетъ оставаться спорнымъ [1]).

Такъ какъ броня существующихъ кораблей очень разнообразна и столь же разнообразны и типы орудій, приведемъ принятую въ

[1]) «Дальнѣйшими опытами выяснилось, что такихъ же результатовъ, какъ съ колпаками, можно достигнуть и безъ нихъ, снарядами, приготовленными при соотвѣтствующемъ способѣ закалки». Профессоръ Н. Забудскій. Внѣшняя баллистика, стр. 412.

«Опыты показали, что тотъ же результатъ, что и съ колпакомъ, получится, если употреблять снаряды съ притупленными концами; преимущество колпаковъ состоитъ лишь въ томъ, что ими можно снабдить существующіе снаряды, тогда какъ снаряды съ плоскими концами надо изготовлять вновь» («Brassey Annual» 1901, стр. 411).

нашемъ флотѣ формулу пробиваемости (для снарядовъ безъ колпаковъ):

$$v = 10^{M} \frac{d^{0,75}}{p^{0,5}} b^{0,7}$$

гдѣ: v — скорость снаряда при ударѣ, въ футахъ въ секунду (находится въ таблицахъ стрѣльбы и соотвѣтствуетъ опредѣленной дистанціи);

d — калибръ снаряда, въ дюймахъ;

p — вѣсъ снаряда, въ фунтахъ;

b — толщина въ мѣстѣ удара, въ дюймахъ;

M — коэфиціентъ, зависящій отъ качества брони.

Для желѣзной брони . . . . M	= 2,95408
» стальной брони » смѣшанной брони	= 3,03181
» стале-никкелевой брони	= 3,05300
» гарвеированной »	= 3,07408
» крупповской »	= 3,17947

Если снарядъ ударяетъ въ броню не нормально, то вмѣсто v надо брать $v.\cos i$, гдѣ i — уголъ между направленіемъ удара и нормалью. Это болѣе или менѣе вѣрно для угловъ паденія не бо̀льшихъ 30°; при бо̀льшихъ же углахъ, въ большинствѣ случаевъ, снарядъ разбивается, а при углахъ бо́льшихъ 45°—рикошетируетъ.

Нѣкоторыя данныя о пробиваемости бронебойными снарядами русской морской артиллеріи стальной брони (въ дюймахъ), при нормальномъ ударѣ, находятся въ нижеслѣдующей таблицѣ.

	КАЛИБРЪ ОРУДІЯ:					
Съ разстоянія:	12"	10"	8"	6"	4",7	3"
5 кабельтововъ [1]) . . .	26,5	25,8	17,9	11,4	9	4,6
10 »	24,0	23,3	15,1	9,2	6,8	2,9
20 »	19,4	18,7	10,6	5,9	3,9	1,5
30 »	15,6	14,9	7,3	4,1	2,8	1,2
40 »	12,5	11,0	5,3	3,8	2,3	—
50 »	10,2	9,7	4,6	3,0	—	—
60 »	8,9	8,6	4,2	—	—	—

Въ заключеніе свѣдѣній по морской артиллеріи приводимъ еще нѣкоторыя могущія быть полезными данныя, относящіяся до русскихъ орудій.

На бронебойное дѣйствіе оказываетъ также вліяніе и то, чѣмъ начиненъ снарядъ.

---

[1]) Кабельтовъ = 100 морскимъ саженямъ, т. е. 600 футамъ.

Сравненіе разрушительнаго дѣйствія снарядовъ, начиненныхъ порохомъ и сильно взрывчатымъ составомъ.

На рисункѣ 41 показано сравнительное разрушительное дѣйствіе противъ 4″ брони снарядовъ 12″ и 6″ калибра, начиненныхъ порохомъ и мелинитомъ [1]). Отличіе дѣйствія мелинита отъ дѣйствія пороха, кромѣ того, что оно гораздо сильнѣе, состоитъ въ томъ, что, въ то время какъ порохъ несетъ всѣ осколки впередъ, мелинитъ развиваетъ наибольшую силу по направленіямъ, перпендикулярнымъ къ оси снаряда. Но зато порохъ прекрасно выдерживаетъ толчокъ при ударѣ о броню и взрывается только, когда подѣйствуетъ трубка, тогда какъ мелинитъ легко взрывается отъ толчка при ударѣ, и такимъ образомъ взрывъ снаряда происходитъ преждевременно, если броня достаточно толста. Вслѣдствіе этого 6″ пороховой снарядъ свободно пробилъ броню и разорвался за нею, тогда какъ мелинитовый такого же калибра сдѣлалъ въ бронѣ только выбоину, а осколки всѣ разлетѣлись вдоль наружной стороны брони. Но зато при стрѣльбѣ снаряженнымъ мелинитомъ 12″ снарядомъ, который поспѣлъ до взрыва мелинита проникнуть нѣсколько дальше въ броню, чѣмъ 6″ снарядъ, благодаря именно этому взрыву и направленію его сильнѣйшаго дѣйствія, въ бронѣ образовалась огромная пробоина. Между тѣмъ пороховой 12″ снарядъ пробилъ лишь правильное отверстіе, равное площади сѣченія снаряда.

Именно благодаря направленію наисильнѣйшаго дѣйствія взрыва мелинита, начиненный имъ снарядъ (это тѣмъ болѣе вѣрно, чѣмъ крупнѣе снарядъ, т. е. чѣмъ больше количество взрывчатаго вещества) легче пробиваетъ броню соотвѣтственной толщины при косвенномъ ударѣ, чѣмъ при нормальномъ, тогда какъ для порохового снаряда это совершенно обратно. Вслѣдствіе этого мелинитъ, или вообще всякое сильно взрывчатое вещество, въ особенности пригоденъ для начинки снарядовъ для дѣйствій по горизонтальной бронѣ (броневой палубѣ), которая вообще очень трудно пробивается при настильности траэкторій современныхъ орудій (Черт. 22).

Опытъ показалъ, что если мелинитовый фугасный снарядъ крупнаго калибра взорвется на высотѣ около 3-хъ футъ надъ броневой палубой, она дѣйствіемъ газовъ можетъ быть продавлена и внизъ, подъ броневую палубу, т. е. въ самыя жизненныя части корабля,

---

[1]) Здѣсь мы упоминаемъ именно о мелинитѣ только потому, что мы описываемъ здѣсь опытъ, произведенный во Франціи. Подобный же характеръ разрушительнаго дѣйствія должны имѣть, по сравненію съ порохомъ, и другія сильно взрывчатыя вещества, напр. крезилитъ, дюннитъ, лиддитъ, пироксилинъ и т. п.

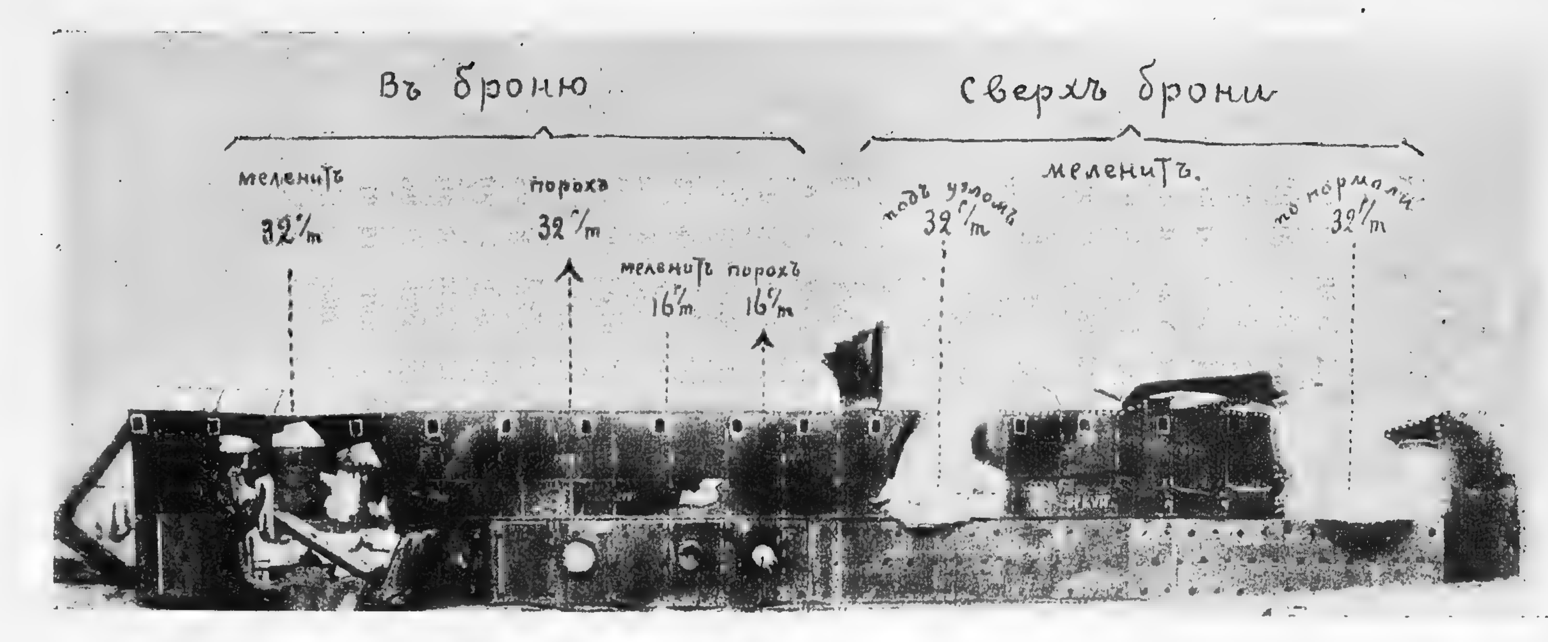


Рис. 41. Результатъ опытовъ на полигонѣ, произведенныхъ для сравненія разрушительнаго дѣйствія противъ брони снарядовъ 12″ и 6″ калибра, начиненныхъ порохомъ и мелинитомъ.

5*

будетъ направлена масса осколковъ, обладающихъ громадной начальной скоростью. Но для этого снарядъ долженъ сначала проницать вертикальную бортовую броню, что именно для фугасныхъ снарядовъ трудно доступно; поэтому такой опасности больше всего подвергаются неброненосныя или такъ называемыя бронепалубныя (имѣющія только палубную броню) суда, или хотя и броненосныя суда, но такія, у которыхъ вертикальная броня не доходитъ до носа и кормы.

Кромѣ того снаряды, начиненные сильно взрывчатыми веществами, напр. мелинитомъ и лидитомъ, при взрывѣ даютъ удушливые газы. Это было не разъ замѣчено во время русско-японской войны, при взрывѣ японскихъ снарядовъ и минъ, повидимому, снаряженныхъ лиддитомъ.

Пожары.

Дѣйствіе взрыва заключается еще въ томъ, что взорвавшійся снарядъ можетъ произвести пожаръ, если только въ раіонѣ взрыва найдутся горючіе матеріалы, каковыхъ и на самыхъ современныхъ корабляхъ не мало. Палубы, шлюпки, поручни, многія принадлежности жилыхъ помѣщеній, — все это частью или вполнѣ деревянное и легко подвержено возгоранію.

Однако, хотя часто возникающіе пожары и составляютъ отличительную черту морскихъ сраженій послѣдняго пятидесятилѣтія (до этого, несмотря на то, что корабли были исключительно деревянные, пожары были очень рѣдки, такъ какъ не употреблялись разрывные снаряды), но все-таки значеніе ихъ сильно преувеличено. Если внимательнѣе присмотрѣться къ бывшимъ во время боя на судахъ случаямъ пожара, оказывается, что пожары никогда не принимали грандіозныхъ размѣровъ и легко тушились въ самомъ началѣ на тѣхъ корабляхъ, гдѣ было хорошо организовано тушеніе пожара, т. е. опасность отъ пожара зависитъ, главнымъ образомъ, отъ степени обученія личнаго состава. Напр. въ сраженіи при Лиссѣ погибло отъ пожара итальянское броненосное судно «Palestro», покинувшее мѣсто боя, чтобы на свободѣ заняться тушеніемъ пожара, а австрійскій деревянный корабль «Kaiser» справился съ очень опасными пожарами, не прекращая боя. Вмѣстѣ съ тѣмъ извѣстно, насколько, въ смыслѣ обученія личнаго состава, итальянцы уступали австрійцамъ. Во время прорыва въ Новый Орлеанъ деревянный флагманскій корветъ «Hartford» сѣлъ на мель подъ перекрестными выстрѣлами двухъ фортовъ, и въ это время на него навалилъ горящій плотъ, отъ котораго корветъ за-

Пожаръ опасенъ только при плохо обученномъ личномъ составѣ.

горѣлся. И именно благодаря хорошо обученному личному составу, корветъ, не прекращая боя, сошелъ съ мели и справился съ пожаромъ. Въ сраженіи при Ялу много было пожаровъ и на японскихъ судахъ, но всѣ они были потушены, тогда какъ два китайскихъ судна погибли отъ пожара, а другія горѣли какъ факелы на всемъ пути отъ мѣста сраженія до Портъ-Артура, куда они укрылись. Напр. китайскій крейсеръ «Lai-Ien» совершенно выго-

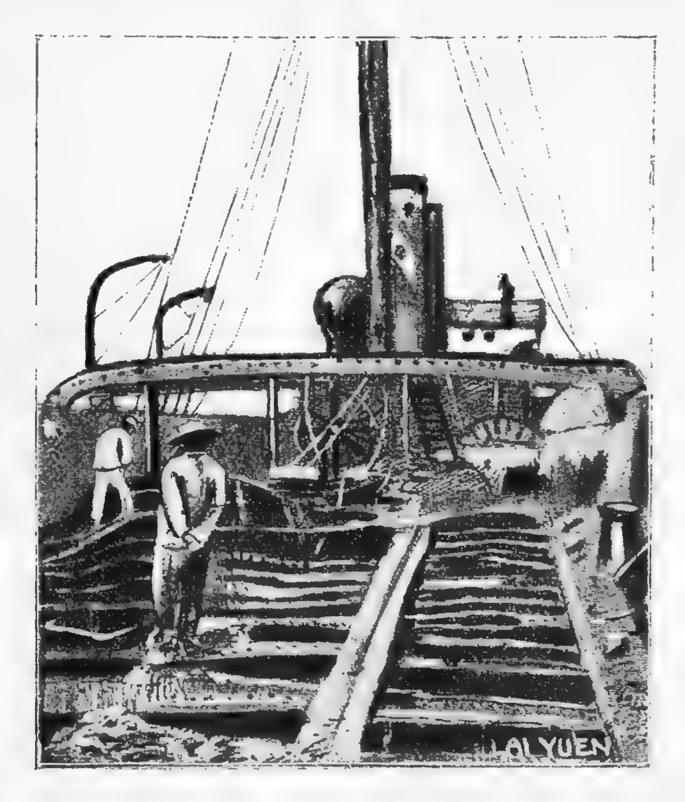


Рис. 42. Послѣдствія пожара на китайскомъ крейсерѣ «Лай-Іенъ» въ сраженіи при Ялу.

рѣлъ до броневой палубы. При Таку наши канонерскія лодки, заполненныя деревомъ, прекрасно справились съ очень опасными пожарами, не прекращая боя; точно такъ же и на крейсерахъ «Громобой» и «Россія» во время боя 1 августа 1904 г. пожары были прекращены во время самаго сраженія.

Снаряды, начиненные сильно взрывчатыми веществами, съ трудомъ производятъ пожаръ.

Затѣмъ легкость производства пожара сильно зависитъ отъ снаряженія снаряда; напр. порохъ легко производитъ пожаръ, если только въ мѣстѣ паденія снаряда есть чему горѣть, тогда какъ мелинитъ (а слѣдовательно и лиддитъ) если и можетъ произвести по-

жаръ, то, вѣроятно, лишь въ исключительныхъ случаяхъ. Напр. въ 1900 году англичане произвели опытъ разстрѣливанія стараго броненосца «Belleisle», и главная цѣль этого опыта была — опредѣлить, насколько лиддитовые снаряды способны произвести пожаръ. На броненосцѣ были разведены пары, и всѣ помпы работали, поливая палубу водой. Несмотря на большое количество этихъ снарядовъ, попавшихъ въ разныя мѣста броненосца, вполнѣ точно констатировано, что они не произвели ни одного пожара[1]).

Въ 1899 году въ старый французскій деревянный авизо «Parceval» было выпущено 10 фугасныхъ бомбъ, снаряженныхъ мелинитомъ, и ни одинъ изъ нихъ не произвелъ пожара.

Между тѣмъ во всѣхъ приведенныхъ боевыхъ примѣрахъ не употреблялись бомбы, снаряженныя сильно взрывчатыми веществами. Что касается до русско-японской войны, въ которыхъ такіе снаряды употребляются какъ съ той, такъ и съ другой стороны, то пока она не дала еще примѣровъ серьезныхъ пожаровъ на корабляхъ.

Выше мы уже указывали, что по многимъ причинамъ стрѣльба на морѣ поставлена въ очень тяжелыя условія. Въ бою къ этому еще прибавляется (причина общая на морѣ и на сушѣ) моральное состояніе стрѣлка, причемъ вліяніе этой причины все увеличивается.

Малый процентъ попаданія въ морскомъ бою.

Дѣйствіе всѣхъ этихъ причинъ очень устойчиво и мало зависитъ отъ усовершенствованій въ матеріальной части артиллеріи, такъ какъ одновременно съ этимъ увеличивается скорость движенія кораблей и дистанція боя. Вслѣдствіе этого замѣчено, что процентъ попаданія въ морскомъ бою съ теченіемъ времени не только не повышается, а даже понижается. То же самое замѣчено и въ сраженіяхъ на сухомъ пути.

Чтобы убѣдиться въ этомъ, достаточно взглянуть на результаты стрѣльбы американцевъ въ бою при С.-Яго.

Обстановка для американцевъ собственно была исключительно благопріятная. Дѣйствительно, море было спокойно; непріятель бѣжалъ, причемъ испанцы почти не попадали, и потери у американцевъ были прямо ничтожныя, а слѣдовательно за ними были и подъемъ духа и сознаніе безопасности; бой шелъ во время пре-

---

[1]) Сообщеніе перваго лорда Адмиралтейства Гошена въ палатѣ общинъ 29-го мая 1900 года.

слѣдованія (на погонѣ), вслѣдствіе чего разстояніе мѣнялось очень медленно... Однимъ словомъ, обстановка очень подходила къ стрѣльбѣ въ цѣль въ мирное время, и всетаки, въ среднемъ, американцы выбили около $1^1/_2$% и ни у одного корабля не было попаданія выше $5^1/_2$%.

Результаты огня американскихъ судовъ въ бою при С.-Яго.

Имена стрѣлявшихъ судовъ.	Калибры орудій.	Число орудій.	Всего сдѣлано выстрѣловъ.	Попало. Въ Viscaya.	— Oquendo.	— Colon.	— Torosa.	Всего.	% попаданія.
«Indiana», «Oregon»	13″	8	47	—	—	—	—	—	0
«Iowa», «Texas»	12″	6	39	—	—	—	2	2	5,1
«Iowa», «Oregon», «Indiana»	8″	18	219	5	3	1	3	12	5,5
«Brooklyn», «Texas», «Oregon», «Indiana»	6″	7	271	—	1	1	1	3	1,1
«Brooklyn»	5″	6	473	7	3	2	3	15	3,2
«Iowa»	4″	3	251	4	7	—	1	12	4,7
Всѣ	6 фн.	13	5964	13	43	4	17	77	1,2
Всѣ	1 фн.	42	796	—	—	—	2	2	0,2
Всего	—	103	8060	29	57	8	29	123	1,53

О процентѣ попаданія въ русско-японской войнѣ мы пока еще достаточно точныхъ свѣдѣній не имѣемъ, но, повидимому, едва ли онъ много будетъ отличаться отъ этихъ цифръ.

Съ этимъ постоянствомъ причинъ, понижающихъ процентъ попаданія въ морскомъ бою, поневолѣ приходится мириться, и если нельзя разсчитывать на большой процентъ попаданія, а нужно все-таки засыпать противника снарядами, то, слѣдовательно, надо больше ихъ выпускать. Такимъ образомъ, повторяемъ еще разъ, важное значеніе пріобрѣтаетъ скорострѣльность. Дѣйствительно, несмотря на малый процентъ попаданія, въ результатѣ какъ китайскія суда при Ялу, такъ и испанскія при С.-Яго (Черт. 23), были пронизаны массой снарядовъ, довольно ровно распредѣлявшихся по всей поверхности обстрѣливаемаго корабля.

Важное значеніе скорострѣльности именно въ морскомъ бою.

Вліяніе скорострѣльности сказывается еще въ томъ, что, благодаря ей, легче справиться съ опредѣленіемъ разстояній, прибѣгая къ пристрѣлкѣ. Медленно стрѣляющія орудія при быстромъ

измѣненіи разстояній пристрѣлкой, очевидно, пользоваться не могутъ. Это еще болѣе должно укрѣпить насъ въ убѣжденіи, что главная артиллерія на кораблѣ—это скорострѣльная, а крупная—оружіе второстепенное, употребляемое, согласно своему назначенію, при представившемся удобномъ случаѣ, подобно минѣ и тарану.

4. Оборонительныя средства корабля [1]).

Неуязвимость.

Каковъ бы ни былъ снарядъ (таранъ, мина, артиллерійскій снарядъ), стремящійся войти внутрь корабля и произвести тамъ извѣстное разрушеніе, естественно прежде всего является мысль—воспрепятствовать этому проникновенію. Рѣшеніе, повидимому, самое простое и вмѣстѣ съ тѣмъ самое радикальное: разъ не удастся снаряду проникнуть внутрь, тѣмъ самымъ будетъ достигнута полная гарантія отъ разрушенія внутри и потопленія корабля. Такая способность корабля къ оборонѣ называется *неуязвимостью*,—качество, конечно, самое желательное. Но для того, чтобы развить эту неуязвимость въ достаточной мѣрѣ, приходится приносить слишкомъ тяжелыя, непосильныя жертвы въ другихъ отношеніяхъ, и потому обращаются къ инымъ способамъ защиты, причемъ защита эта различна для надводной и подводной частей корабля.

Непотопляемость.

Вошедшіе внутрь корабля въ подводной его части таранъ, мина или снарядъ грозятъ кораблю потопленіемъ. Слѣдовательно, если нельзя имъ въ этомъ помѣшать, то надо принять всѣ мѣры, чтобы корабль, получившій пробоину, не затонулъ. Эта способность корабля продолжать держаться на водѣ, имѣя поврежденіе въ подводной части, называется его *непотопляемостью*.

Живучесть.

Въ надводной части корабля это обстоитъ иначе. Поврежденіе можетъ быть самое ужасное, но корабль опасности потопленія не подвергается. Но если подводная часть корабля важна тѣмъ, что она поддерживаетъ его на водѣ, надводная — вѣдь сражается, и, слѣдовательно, если ее нельзя сдѣлать неуязвимой, надо постараться о томъ, чтобы всякое въ ней поврежденіе по возможности меньше отражалось на этой способности наносить вредъ противнику. Эта способность корабля продолжать бой при поврежденіяхъ въ надводной части носитъ названіе *живучести*.

---

[1]) См. схему № 2 (Конспектъ).

Каждый элементъ защиты можетъ быть отнесенъ къ первому, второму или третьему качествамъ.

Жизненныя части корабля.

Не всѣ части корабля требуютъ одинаково сильной защиты. Есть части менѣе важныя и болѣе важныя и, наконецъ, имѣются такія, поврежденія коихъ вызовутъ крупную и даже неминуемую катастрофу. Такія части называются *жизненными*.

Напр., если корабль лишится машины или котловъ, которые питаютъ машину паромъ, или винтовъ, которые двигаютъ корабль, или руля—онъ потеряетъ свою подвижность или поворотливость и, хотя бы и сохранилъ свои пушки и мины, всетаки легко можетъ стать добычей противника, такъ какъ, напр., его гораздо легче потаранить или утопить миной. Слѣдовательно, всѣ эти части жизненныя. Если будутъ взорваны его запасы зарядовъ или снарядовъ, корабль потеряетъ свою наступательную силу; если въ его подводную часть войдетъ слишкомъ большое количество воды, онъ или затонетъ, или такъ сильно накренится, что не въ состояніи будетъ продолжать бой, а слѣдовательно и эти части корабля—жизненныя.

Если будетъ уничтоженъ тотъ пунктъ корабля (боевая рубка), гдѣ сосредоточены всѣ приборы, посредствомъ которыхъ командиръ управляетъ кораблемъ и отдаетъ свои приказанія во всѣ его части, управлять имъ сдѣлается крайне затруднительнымъ; на кораблѣ можетъ воцариться даже общій хаосъ, такъ какъ имѣются на немъ такія части, которыя могутъ дѣйствовать только по приказаніямъ (машины, руль),—слѣдовательно и этотъ пунктъ надо отнести къ числу жизненныхъ частей корабля.

На защитѣ этихъ жизненныхъ частей и сосредоточиваютъ всѣ усилія, дѣлая ихъ или неуязвимыми, или живучими, или придавая имъ качество непотопляемости.

Защита современнаго корабля противъ артиллеріи, тарана и мины.

Чертежъ 24 представляетъ поперечный разрѣзъ современнаго броненосца, съ показаніемъ его защиты (броня затушевана чернымъ).

Неуязвимость жизненныхъ частей, находящихся надъ водой, достигается въ извѣстной степени броней и расположеніемъ запасовъ угля. Начиная отъ поверхности воды вдоль всей средней части корабля, въ которой имѣется наибольшее число жизненныхъ частей, по борту идетъ 9″ броня, въ подмогу которой служитъ слой угля. Казематы для орудій средняго калибра защищены 6″ броней, которая, конечно, не дѣлаетъ ихъ неуязвимыми; но зато эта р тиллерія живуча, такъ какъ она имѣется въ большомъ количе-

ствѣ и трудно всю ее вывести изъ строя. Чтобы одинъ разорвавшійся въ казематѣ снарядъ не могъ вывести изъ строя больше одного орудія, для каждой пушки имѣется отдѣльный казематъ; особой броней защищены трубы, по которымъ подаются къ орудіямъ снаряды и заряды. Крупныя пушки защищены гораздо надежнѣе: въ верхней части барбеты покрыты 14″ броней и только та ихъ часть, до которой снаряды могутъ добраться послѣ того какъ пробьютъ бортовую 9″ броню и слой угля, имѣетъ защиту лишь въ $5^3/_4$″.

Боевая рубка защищена очень надежно — 12″ броней. Защищать тонкой броней боевую рубку нѣтъ смысла, такъ какъ она будетъ служить лишь для того, чтобы заставлять взрываться попадающіе въ рубку снаряды, не преграждая пути многочисленнымъ снарядамъ среднихъ калибровъ артиллеріи противника. Въ такомъ случаѣ лучше не имѣть вовсе рубки, — тогда многіе снаряды пролетятъ мимо, не взорвавшись. Тонкая броневая рубка — не защита для командира, а скорѣе западня. Таковой оказалась боевая рубка (рис. 43) на китайскомъ крейсерѣ «Тси-Іенъ», которую пробилъ снарядъ небольшого калибра, разорвался внутри и уничтожилъ всѣхъ тамъ находившихся и всѣ приборы для управленія кораблемъ.

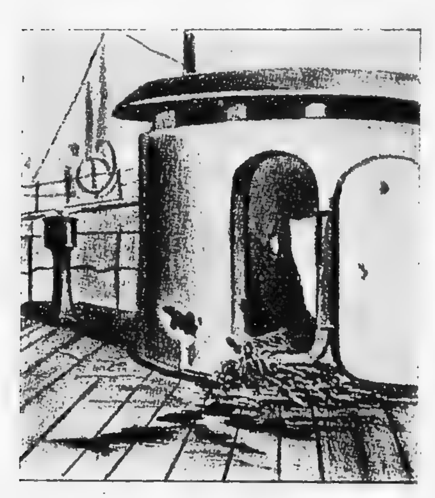


Рис. 43. Боевая рубка китайскаго крейсера «Тси-Іенъ», пронизанная японскимъ снарядомъ.

Изъ боевой рубки спускается внизъ броневая труба, по которой идутъ всѣ переговорныя трубы и электрическіе и механическіе провода до особаго помѣщенія, называемаго центральнымъ постомъ, откуда уже они, подъ защитой броневой палубы, расходятся по всему кораблю. Для живучести, наиболѣе важные приборы для управленія кораблемъ помѣщаются, кромѣ боевой рубки, еще въ нѣсколькихъ мѣстахъ; въ послѣднее время начали ставить на корабляхъ по двѣ боевыхъ рубки.

Чтобы жизненныя части, помѣщающіяся въ надводной части корабля, не могли быть повреждены снарядами, пробивающими бортовую защиту, онѣ прикрываются броневой палубой, которая въ серединѣ дѣлается горизонтальной, а къ бортамъ, къ носу и къ кормѣ идетъ скатомъ; на скатахъ она дѣлается толще, такъ

какъ снаряды ударяютъ въ нее подъ большимъ угломъ. Такъ какъ подводная часть вся жизненная, то около поверхности воды бортовая броня должна идти отъ самаго носа до кормы. Въ глубину самая незначительная часть подводной поверхности корабля защищается броней, идущей только на такую глубину, на которой для борта могутъ еще быть опасны артиллерійскіе снаряды. Пространство, образуемое второй палубой, скатомъ броневой палубы и бортомъ (коффердамы), если тамъ не помѣщается уголь, наполняютъ такимъ веществомъ (целлюлоза), которое имѣетъ свойство разбухать отъ воды, такъ что, если снарядъ пробьетъ бортъ и въ целлюлозу попадетъ вода, она сама затянетъ пробоину.

Для артиллеріи подводная часть корабля трудно доступна.

Если мы теперь прослѣдимъ путь, который надо пройти снаряду, чтобы добраться до котловъ, машины или помѣщеній для боевыхъ запасовъ, т. е. до такихъ частей, поврежденіе которыхъ могло бы вывести корабль изъ строя, то увидимъ, что сначала онъ долженъ пробить бортовую броню, затѣмъ слой целлюлозы или угля, потомъ броневую палубу и за ней еще слой угля. Отсюда становится ясно, насколько мало надежды повредить жизненныя части корабля посредствомъ артиллеріи и вывести его изъ строя или потопить снарядами большихъ калибровъ, попавшими въ бортъ около поверхности воды.

Остальная часть подводной поверхности корабля не бронируется, такъ какъ это была бы такая тяжесть, которой не вынесъ бы ни одинъ корабль современной постройки. Затѣмъ, противъ мины броня еще представляла бы извѣстную защиту, что же касается до тарана, то едва ли его удержитъ даже самая толстая броня: она не будетъ, конечно, непосредственно пробита, но будутъ сдвинуты плиты и смяты внутреннія крѣпленія, и такимъ образомъ будетъ открытъ путь водѣ во внутренность корабля.

Водонепроницаемыя отдѣленія.

Для достиженія извѣстной неуязвимости въ подводной части, бортъ его подъ водой и дно дѣлаютъ двойными, такъ что вода не попадетъ во внутренность корабля, если таранъ или мина пробьютъ только наружный бортъ. Для развитія же качества непотопляемости корабль въ подводной части раздѣляется такъ называемыми непроницаемыми переборками (имѣющіяся въ нихъ двери герметически запираются) на рядъ отдѣленій съ такимъ разсчетомъ, что, если то отдѣленіе, въ которомъ произведена пробоина, наполнится водой, остальныя отдѣленія поддержатъ корабль на

водѣ. Для той же цѣли существуютъ могущественныя водоотливныя средства, посредствомъ которыхъ можно выкачивать воду изъ любого отдѣленія.

Защита руля и винтовъ.

Чтобы защитить руль и винты—чрезвычайно важные органы корабля, служитъ особое устройство кормы военныхъ кораблей, какъ это явствуетъ изъ чертежа 25, на которомъ показано сравнительное устройство кормы на военномъ и коммерческомъ кораблѣ.

При появленіи тарана пробовали отъ него защищаться тѣмъ (на старыхъ мониторахъ), что надводная часть корабля (чертежъ 26) дѣлалась въ видѣ бронированной платформы, гораздо болѣе широкой и длинной, нежели подводная часть; тогда таранящій, ударившись носомъ въ платформу, не могъ достать концомъ своего тарана подводной части. Однако эти свѣсы настолько ухудшаютъ мореходныя качества корабля, что это средство противъ тарана тогда же было оставлено и на другихъ типахъ судовъ не повторялось.

Сѣти.

Для того чтобы не допустить мину дойти до корабля, употребляются стальныя сѣти (черт. 27), которыя развѣшиваются кругомъ корабля на прикрѣпленныхъ къ борту шестахъ въ 15—20 футъ длиной; на этомъ разстояніи взрывъ мины совершенно безопасенъ для корабля. Однако, въ послѣднее время начали значительно ограничивать употребленіе сѣтей, и причинъ къ тому не мало.

Во-первыхъ, сѣти не годятся, когда корабль на ходу; кромѣ того, что онѣ стѣсняютъ маневрированіе, онѣ отъ движенія корабля всплываютъ и мина свободно проходитъ подъ сѣтью, а затѣмъ на мину одѣваются особые ножи, которые довольно удачно прорѣзаютъ сѣть. Надо думать однако, что сѣти могутъ быть еще значительно усовершенствованы, и тогда на якорѣ и въ морѣ, на самомъ маломъ ходу, онѣ составятъ серьезное препятствіе для дѣйствія минами.

Предохраненіе корабля отъ минъ загражденія.

Предлагаются также способы, предохраняющіе суда отъ минъ загражденія (плавучихъ), но, по отсутствію опытовъ, нельзя сказать, насколько они окажутся практичными. Одинъ изъ способовъ (черт. 28) заключается въ томъ, чтобы на скрѣпленныхъ подъ прямымъ угломъ шестахъ *a* окружить подводную часть корабля веревкой (лееромъ) *b*, которая и будетъ отводить мину отъ корабля, или взрывать ее въ безопасномъ отъ него разстояніи; пред-

лагаются также особыя ножницы, которыя будутъ обрѣзывать минрепъ, когда мина будетъ отведена отъ корабля.

Говоря о защитѣ, надо выдѣлить вопросъ о бронѣ и даже поставить его такъ: отживаетъ ли броня свой вѣкъ?

Отживаетъ ли броня свой вѣкъ?

Не потому ставится этотъ вопросъ, чтобы его возбуждала жизнь, чтобы въ какомъ либо флотѣ существовало серьезное намѣреніе освободиться отъ брони. Напротивъ, употребленіе брони распространяется все больше и больше; не говоря уже о томъ, что броня расползается теперь почти по всему борту, крейсера строятся главнымъ образомъ броненосные, дѣлаются даже попытки бронировать миноносцы...

Однимъ словомъ, если судить по фактамъ, значеніе брони усиливается, а между тѣмъ въ печати, въ особенности въ нашей и во французской, и не только въ общей, но и въ специальной, является не мало статей съ нападками на броню, съ требованіемъ полнаго ея уничтоженія, съ предположеніями отказаться отъ морскихъ чудовищъ—большихъ броненосныхъ судовъ и т. п. Противники брони указываютъ на то, что броня—это мертвый, безцѣльный грузъ, что изъ-за нея пришлось строить корабли чудовищной величины; что броня должна исчезнуть, такъ какъ она, будто бы не давая никакой силы, только отдаляетъ пораженіе; что лучше положиться на силу своего меча, нежели на крѣпость своего щита; что существовала же броня въ сухопутныхъ войскахъ въ видѣ латъ, однако тамъ отъ нея давнымъ-давно, отказались; что броня, наконецъ, не защищаетъ противъ орудій крупныхъ калибровъ и т. п.

Дѣйствительно, броня отнимаетъ на кораблѣ громадный вѣсъ (схема № 3, конспектъ),—около $^1/_3$ вѣса всего корабля, который прекрасно можно было бы использовать на то, чтобы или уменьшить величину корабля, или увеличить его наступательную силу, или запасы угля и скорость и т. п.

Повидимому, все это заманчиво, а между тѣмъ всетаки никто этого не дѣлаетъ, и идея объ уничтоженіи брони не выходитъ изъ области предложеній, не находящихъ себѣ осуществленія. Ввиду всего этого необходимо дать этому объясненіе, такъ какъ, если противники брони не оказались способными убѣдить своими доводами спеціалистовъ, то на общественное мнѣніе они своими заманчивыми, но плохо обоснованными перспективами вліяютъ очень сильно, и именно въ средѣ невоенной и неспеціальной вы

чаще всего встрѣтите людей, трактующихъ о безполезности брони и броненосцевъ [1]).

Итакъ, возвратимся къ доводамъ противъ брони.

Говорятъ, что въ сухопутныхъ войскахъ давно отказались отъ латъ. Между тѣмъ латы бросили тогда, когда они перестали защищать отъ ружейнаго огня, а утолстить ихъ было нельзя, такъ какъ носить ихъ долженъ былъ все тотъ же человѣкъ, силы котораго ограничены. Но если бы было извѣстно средство увеличить силы человѣка настолько, чтобы можно было носить такія латы, которыя давали бы удовлетворительную защиту хотя бы только противъ ружейнаго огня, латы вѣроятно существовали бы до настоящаго момента.

Между тѣмъ корабль именно обладаетъ возможностью увеличивать подъемную силу, увеличивая свои размѣры, и если броня въ тактическомъ и боевомъ отношеніяхъ приноситъ пользу, то надо считать такое увеличеніе размѣровъ корабля вполнѣ цѣлесообразнымъ.

Теперь, слѣдовательно, надо посмотрѣть, потеряла ли броня свою силу, какъ это случилось когда-то съ латами, или потеряла она свой смыслъ вслѣдствіе того, что всетаки орудія крупнаго калибра на извѣстномъ разстояніи пробиваютъ самую толстую броню?

На оба эти вопроса приходится отвѣтить отрицательно.

Результаты борьбы артиллеріи съ броней за послѣднее время.

Борьба артиллеріи съ броней, о которой упоминалось выше, продолжается, и едва ли можно утверждать, что артиллерія въ этой борьбѣ имѣетъ перевѣсъ. Въ то время, какъ артиллерія отказалась отъ увеличенія калибровъ и обратилась къ увеличенію начальной скорости и усовершенствованію матеріала снаряда,—иначе пушкамъ пришлось бы дойти до ужасающихъ размѣровъ,—броня тоже перестала утолщаться и перешла къ усовершенствованію матеріала и способа выдѣлки и достигла въ этомъ отношеніи превосходныхъ результатовъ.

До 1880 года броня дѣлалась изъ кованаго желѣза, но когда снаряды изъ закаленнаго чугуна начали ее пробивать, она начала дѣлаться изъ стали или изъ двухъ слоевъ—стали и желѣза (броня компаундъ). Въ 1886 году появились снаряды изъ хромовой стали и начали легко пробивать стальную и смѣшанную броню;

---

[1]) Леeръ, Стратегія. Часть III. Приложеніе XX.

но броня не осталась въ долгу: сначала она усилилась вслѣдствіе прибавленія къ стали никкеля (сталеникkелевая броня), а въ 1890 году уже появились плиты американскаго завода Гарвея (гарвеированная броня), которыя свели успѣхи, достигнутые артиллеріей, къ нулю. Усовершенствованіе это заключается въ томъ, что вся плита дѣлается изъ вязкой стали, но поверхность ея, обращенная наружу, посредствомъ особаго процесса (цементированія), дѣлается столь твердой, что снаряды о нее разбиваются, тогда какъ задній мягкій слой брони служитъ какъ бы упругой подушкой для передней ея поверхности. Въ 1895 году извѣстный заводчикъ Круппъ значительно усовершенствовалъ способъ выдѣлки цементированныхъ плитъ и эта броня получила названіе крупповской.

Въ отвѣтъ на это начали совершенствовать качество маталла, изъ котораго выдѣлываются снаряды, и наконецъ предложено было головную часть снаряда снабжать колпачкомъ изъ болѣе мягкаго металла, который предохранялъ бы въ первый моментъ удара головную часть отъ разбиванія. Колпачки эти увеличили силу снарядовъ на 10—15 процентовъ.

Въ окончательномъ результатѣ за послѣднія 20 лѣтъ сила артиллерійскаго снаряда при ударѣ увеличилась въ среднемъ въ три раза и почти во столько же разъ сопротивленіе крупповской брони больше сопротивленія брони изъ кованаго желѣза; но надо замѣтить, что для того, чтобы пробить броню вдвое болѣе толстую, требуется больше чѣмъ двойная сила при ударѣ.

Полигонные опыты не даютъ полнаго представленія о сопротивляемости брони.

Однако къ этимъ заключеніямъ приводятъ лишь опыты на полигонѣ; между тѣмъ оказывается, что въ дѣйствительности броня даетъ гораздо большую сопротивляемость, нежели на опытномъ полѣ. Когда броневая плита вдѣлана въ бортъ корабля, сила удара снаряда разлагается на весь корабль, на всѣ его крѣпленія и даже на воду, поддерживающую корабль; все это нѣсколько смягчаетъ силу удара. Между тѣмъ на полигонѣ броневая плита не имѣетъ упругаго основанія и должна одна выдержать всю тяжесть удара. Затѣмъ, на полигонѣ главнымъ образомъ наблюдаютъ результаты нормальныхъ ударовъ, и всѣ сравненія артиллеріи съ броней производятся обыкновенно, подразумѣвая ударъ по нормали; въ бою же такіе удары—исключеніе, при косвенныхъ же ударахъ сопротивленіе брони сильно увеличивается.

Поэтому полигонные опыты вполнѣ пригодны, чтобы сравнивать между собою брони различныхъ способовъ выдѣлки противъ тѣхъ

же снарядовъ, или различные снаряды противъ той же брони; они даютъ сравнительную сопротивляемость брони, но о боевой ея сопротивляемости по опытамъ на полигонѣ судить нельзя.

Въ морскихъ сраженіяхъ послѣдняго времени броня оказалась сильнѣе нежели на полигонѣ.

Наконецъ, сила брони блестящимъ образомъ подтвердилась во всѣхъ бояхъ послѣдняго времени, начиная съ Лиссы и кончая Ялу и С.-Яго. Во второй части сраженія при Ялу два китайскихъ, хотя сравнительно старыхъ, но хорошо бронированныхъ корабля съ честью выдержали бой съ пятью гораздо болѣе новыми и сильными по артиллеріи, но гораздо хуже бронированными японскими судами. Хотя у японцевъ были пушки, способныя по полигоннымъ опытамъ пробивать гораздо болѣе толстую броню, нежели та, какой были обшиты китайскія суда, но всетаки эта броня ни разу не была пробита, хотя и были въ нее попаданія.

Въ сраженіи при С.-Яго изъ четырехъ испанскихъ судовъ только одинъ («Colon») былъ хорошо защищенъ, хотя и тонкой броней, но растянутой почти по всему борту. Въ то время, какъ первые же попавшіе американскіе снаряды произвели на остальныхъ трехъ испанскихъ судахъ цѣлый рядъ пожаровъ, разогнали прислугу и причинили имъ серьезныя поврежденія, «Colon» остался совершенно невредимъ, хотя и въ него попало 8 снарядовъ. Но болѣе всего дѣйствіе брони сказалось 1 августа 1904 г. въ сраженіи у Цусимы между нашимъ владивостокскимъ отрядомъ и отрядомъ адмирала Камимуры. Въ этомъ бою болѣе всего потерпѣли наименѣе бронированныя суда «Рюрикъ» и «Россія», изъ которыхъ первый былъ потопленъ, а второй получилъ вдвое болѣе пробоинъ по сравненію съ «Громобоемъ», который былъ защищенъ бронею сильнѣе двухъ другихъ крейсеровъ.

Броня предназначается для защиты корабля не отъ крупныхъ пушекъ, а отъ скорострѣльной артиллеріи.

Что же касается того, что будто бы броня не имѣетъ смысла, такъ какъ существуютъ пушки, которыя на извѣстномъ разстояніи всетаки ее пробиваютъ, то надо помнить, что пушекъ большого калибра на корабляхъ мало, стрѣляютъ онѣ рѣдко, подводная часть всетаки для нихъ трудно уязвима; въ надводной же части мѣстное, хотя бы и очень большое поврежденіе не такъ опасно, какъ масса попаданій снарядовъ скорострѣльной артиллеріи. Отъ нея то и нужно главнымъ образомъ защищаться, какъ отъ главной на корабляхъ.

Возвращеніе же исключительно къ большимъ калибрамъ едва ли возможно: это страшно уменьшитъ число орудій, сдѣлаетъ число попаданій чрезвычайно малымъ, и все равно этихъ попаданій будетъ недостаточно, чтобы потопить корабль и даже вывести его

изъ строя; корабль гораздо больше пострадаетъ, если онъ подвергнется огню соотвѣтствующаго количества скорострѣльныхъ пушекъ.

Въ подтверженіе этого можно привести такой разсчетъ, заимствованный изъ «Морского Ежегодника» Брассея за 1901 годъ [1]). По вѣсу одна 12″ пушка можетъ быть замѣнена восемью 6″ скорострѣльными; и въ то время, какъ она попадаетъ одинъ разъ, 6″ снаряды попадутъ въ тридцати двухъ мѣстахъ и внесутъ внутрь корабля 300 фунтовъ взрывчатаго вещества, тогда какъ въ 12″ снарядѣ его имѣется только 80 фунтовъ. Лѣтомъ 1900 года въ Англіи былъ произведенъ опытъ разстрѣливанія стараго броненосца «Belleisle», и въ результатѣ выяснилось [2]), что броня служитъ прекраснымъ прикрытіемъ противъ фугасныхъ снарядовъ, и что въ незащищенныхъ броней частяхъ корабля немыслимо сражаться противъ многочисленной скорострѣльной артиллеріи.

Преобразованія въ расположеніи брони.

Разъ мы станемъ на ту точку зрѣнія, что скорострѣльная артиллерія—главная на кораблѣ, и именно противъ нея то и слѣдуетъ разсчитывать броневую защиту, а не противъ рѣдко стрѣляющихъ и тѣмъ рѣже попадающихъ орудій крупнаго колибра, намъ станетъ ясна эволюція, происшедшая въ послѣднее время въ расположеніи брони. Эволюція эта состоитъ въ томъ, что броня сдѣлалась тоньше, но стремится захватить все бо̀льшую и бо̀льшую поверхность борта корабля, тогда какъ прежде (черт. 29) она, будучи предназначена защищать самыя жизненныя части корабля противъ орудій крупнаго калибра, собиралась въ небольшіе куски толстѣйшей брони, оставляя бо̀льшую часть поверхности корабля совершенно беззащитной. Первымъ былъ такъ бронированъ французскій крейсеръ «Dupuy-de-Lôme» (черт. 30), спущенный въ 1890 году, вслѣдъ за преобразованіемъ артиллеріи среднихъ калибровъ въ скорострѣльную и появленіемъ сильно взрывчатыхъ веществъ для снаряженія снарядовъ.

Итакъ, броня нужна; а тогда увеличеніе размѣровъ корабля, чтобы имѣть возможность ею покрыться, вполнѣ законно.

---

[1]) «The Naval Annual» 1901, стр. 400.

[2]) Тамъ же, стр. 421.

II. Типы военныхъ судовъ [1].

Основанія для раздѣленія военныхъ кораблей на типы.

Въ зависимости отъ тѣхъ цѣлей, для которыхъ предназначенъ корабль, и отъ того, какъ въ немъ скомбинированы различныя средства нападенія и защиты, военные корабли раздѣляются на типы.

Пустой корпусъ, который въ общемъ составляетъ около $^1/_3$ вѣса всего корабля (Схема № 3, конспектъ), можетъ вмѣстить въ себя только извѣстный грузъ; а въ зависимости отъ того, каковъ будетъ этотъ грузъ, корабль будетъ пріобрѣтать тѣ или другія характерныя качества.

Распредѣленіе грузовъ.

Если построить такую большую, а слѣдовательно и сильную машину, что она займетъ весь этотъ грузъ, можно придать кораблю громаднѣйшую скорость; но далеко онъ не уйдетъ, такъ какъ не останется мѣста и вѣса для запаса топлива.

Уменьшите вѣсъ машины и отдайте часть груза подъ уголь; корабль пойдетъ тише, но пройдетъ зато большее пространство, или, какъ принято говорить, корабль будетъ обладать большимъ раіономъ дѣйствій. Но на такомъ кораблѣ еще нѣтъ мѣста боевымъ элементамъ—оружію и защитѣ, и на это нужно также отдать часть груза, отнявъ его или отъ скорости хода или отъ раіона дѣйствій.

Форма корабля.

Затѣмъ, на качества корабля вліяетъ также и его форма.

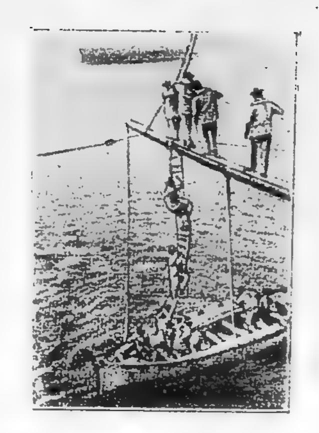
Чѣмъ, корабль, при той же ширинѣ, длиннѣе, т. е. чѣмъ больше будетъ отношеніе его длины къ ширинѣ, тѣмъ легче придать ему большую скорость, или, иначе говоря, тѣмъ сравнительно меньшимъ грузомъ можно обойтись для машины. Но зато такой корабль сильнѣе качается, и ужъ по этому одному для дѣйствія артиллеріей менѣе удобенъ; притомъ артиллерія—это грузъ, который помѣщается высоко надъ водой, т. е. такой, который при наклоненіи корабля стремится его опрокинуть; и чѣмъ меньше ширина корабля при той же длинѣ, тѣмъ меньше можно помѣстить такого груза, т. е. въ данномъ случаѣ артиллеріи. Подобный же грузъ представляетъ изъ себя и броня.

Наконецъ, форма корабля вліяетъ и на его мореходность, т. е. на способность его болѣе или менѣе считаться съ величиной волны (съ состояніемъ моря). Широкій, тупой носъ, невысоко возвышаю-

---

[1]) Конспектъ, таблица № 5.

щійся надъ водой, не позволитъ кораблю идти прямо противъ порядочной волны. Если даже машина его и будетъ столь могуча, что будетъ въ состояніи преодолѣть сопротивленіе волнъ, тѣмъ не менѣе все, что находится на носу и на верхней палубѣ, можетъ оказаться поломаннымъ или унесеннымъ въ море, а уже о дѣйствіи носовой артиллеріей и рѣчи быть не можетъ.



Мѣсто шлюпокъ, когда корабль на якорѣ [перпендикулярно къ борту корабля устанавливается особое бревно (выстрѣлъ), къ которому привязываются шлюпки].

Слѣдовательно, если желаютъ избѣжать этого недостатка, надо носовую часть корабля устроить такъ, чтобы онъ былъ въ состояніи бороться съ какой угодно волной, и ему не приходилось изъ-за дурной погоды уменьшать свою скорость и прекращать стрѣльбу изъ носовыхъ орудій.

Величина корабля.

Въ заключеніе надо указать ѐще на значеніе величины корабля. *Чѣмъ онъ больше,* тѣмъ большее количество наступательныхъ и оборонительныхъ средствъ можетъ въ себя вмѣстить, тѣмъ онъ мореходнѣе и тѣмъ устойчивѣе платформа и, наконецъ, *тѣмъ съ меньшими относительными затратами вѣса можетъ ему быть сообщена извѣстная сила, защита, скорость и раіонъ дѣйствій.* Доказательствомъ этого положенія можетъ служить такой фактъ. Въ Германіи недавно рѣшено было увеличить одинъ изъ броненосцевъ береговой обороны «Hagen». Его разрѣзали посрединѣ, раздвинули разрѣзанныя части и вставили между ними новую часть корабля. Такимъ образомъ, водоизмѣщеніе (вѣсъ) броненосца было увеличено на 14%, а между тѣмъ раіонъ его дѣйствій и запасы провизіи увеличились въ $1^1/_2$ раза; ходъ нѣсколько увеличился, причемъ, вмѣсто прежнихъ 1,33 индикаторной силы на 1 тонну вѣса броненосца можно было обойтись всего 1,21 силы на тонну[1]). Кромѣ того, значительно была усилена защита и увеличена сила артиллеріи и миннаго вооруженія.

Чѣмъ больше корабль, тѣмъ сравнительно легче ему придать то или другое качество.

Вотъ теперь, принявши за основаніе вышеприведенныя соображенія, посмотримъ, какъ создались различные типы судовъ.

[1]) Индикаторными силами мѣряется мощность машины. Индикаторная сила— это единица дѣйствительной работы пара въ цилиндрѣ паровой машины (75 килограммометровъ).

Эскадренный броненосецъ.

Главное оружіе современнаго флота—артиллерія; поэтому главный типъ боевого корабля—это такой, который наилучшимъ образомъ приспособленъ для дѣйствія артиллеріей и который обладаетъ бо̀льшимъ ея количествомъ. Въ виду важнаго значенія брони, которое было выяснено выше, такой корабль долженъ быть хорошо защищенъ. Этимъ требованіямъ и удовлетворяетъ типъ такъ называемаго эскадреннаго броненосца. Отношеніе его длины къ ширинѣ около 5 (Схема № 3, конспектъ), около $^{1}/_{10}$ части его вѣса идетъ на артиллерію, около $^{1}/_{2}$ — на защиту артиллеріи и корпуса, а остальное—въ сложности около $^{1}/_{4}$ — на машину, топливо и запасы.

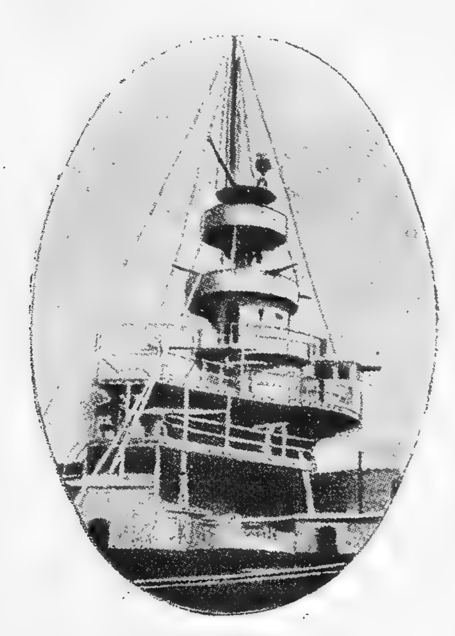


Рис. 44. Мачта эскадреннаго броненосца. На верхней площадкѣ (марсѣ) стоитъ электрическій фонарь; на нижней—мелкія скорострѣлки.

Величина эскадреннаго броненосца очень большая — 10,000 — 16,000 тоннъ (величина корабля мѣряется его вѣсомъ, называемымъ водоизмѣщеніемъ, который выражается въ тоннахъ; тоннъ — около 62 пудовъ), такъ какъ иначе слишкомъ мало на немъ помѣстится пушекъ, онъ сильно будетъ качаться и трудно ему будетъ придать способность дѣйствовать артиллеріей въ дурную погоду, и тотъ же относительный вѣсъ, отданный, напр., на уголь и на запасы, сообщитъ ему меньшій раіонъ дѣйствій. Послѣднее обстоятельство особенно рѣзко выступаетъ при сравненіи въ этомъ отношеніи эскадреннаго броненосца и миноносца. На миноносцѣ топливо, въ доляхъ водоизмѣщенія, вѣситъ въ $1^{1}/_{2}$ раза ($^{13}/_{8}$), а запасы—въ два раза ($^{15}/_{7}$) больше чѣмъ на эскадренномъ броненосцѣ; а между тѣмъ эскадренный броненосецъ съ своимъ запасомъ топлива можетъ пройти разстояніе по крайней мѣрѣ въ три раза большее, нежели миноносецъ, и запасовъ у него относительно еще больше.

Артиллерія новѣйшихъ эскадренныхъ броненосцевъ (Конспектъ, табл. 5-я) обыкновенно состоитъ изъ 4-хъ орудій крупнаго калибра (отъ 9″,4 до 12″) и, въ зависимости отъ калибра крупныхъ пушекъ,

изъ 18 до 34-хъ скорострѣльныхъ орудій средняго калибра. Напр. германскій эскадренный броненосецъ «Kaiser Barbarossa» по водоизмѣщенію меньше всѣхъ остальныхъ указанныхъ въ таблицѣ; но такъ какъ крупныя его орудія имѣютъ калибръ всего въ 9″,4, то у него болѣе чѣмъ у кого либо 6″ скорострѣльныхъ пушекъ.

Системы расположенія артиллеріи.

Крупная артиллерія въ большинствѣ случаевъ, какъ говорилось выше, располагается въ двухъ башняхъ, изъ которыхъ одна помѣщается на носу, а другая на кормѣ. Между башнями располагается скорострѣльная артиллерія среднихъ калибровъ, причемъ имѣются двѣ системы расположенія этой артиллеріи: англійская и французская. Существенная разница въ этихъ системахъ состоитъ въ томъ, что англичане сравнительно мало заботятся о силѣ

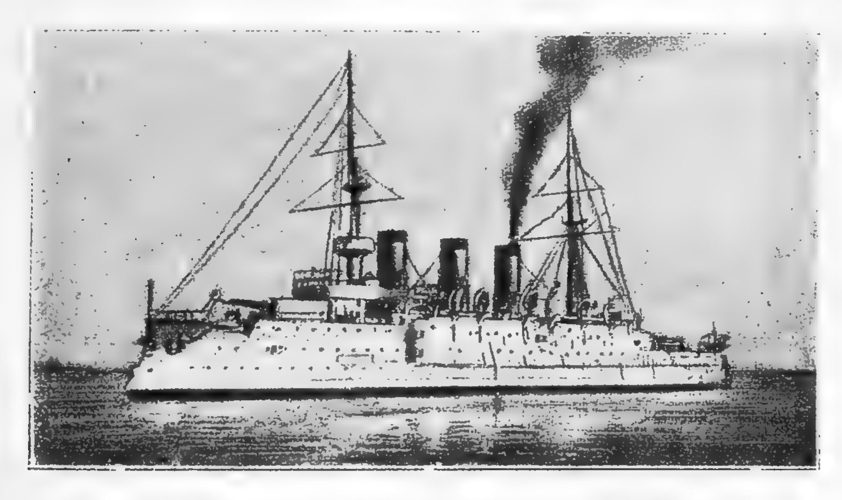


Рис. 45. Русскій эскадренный броненосецъ «Побѣда».

носового и кормового огня и развиваютъ наибольшую силу своей артиллеріи въ бокъ (по борту, по траверсу), тогда какъ французы прилагаютъ всевозможныя старанія къ тому, чтобы усилить огонь по направленію впередъ и назадъ (по носу и по кормѣ). Примѣромъ можетъ служить расположеніе артиллеріи среднихъ калибровъ на новѣйшихъ эскадренныхъ броненосцахъ, англійскомъ «Venerable» (черт. 31) и французскомъ «Suffren» (черт. 32). На чертежахъ приведены, кромѣ плана расположенія артиллеріи, еще такъ называемыя діаграммы обстрѣла этихъ кораблей.

Діаграмма обстрѣла.

Діаграмма обстрѣла составляется такъ. Проводятъ двѣ взаимно перпендикулярныя прямыя *ab* и *cd* (черт. 31), изъ которыхъ первая изображаетъ линію, соединяющую носъ и корму, и счи-

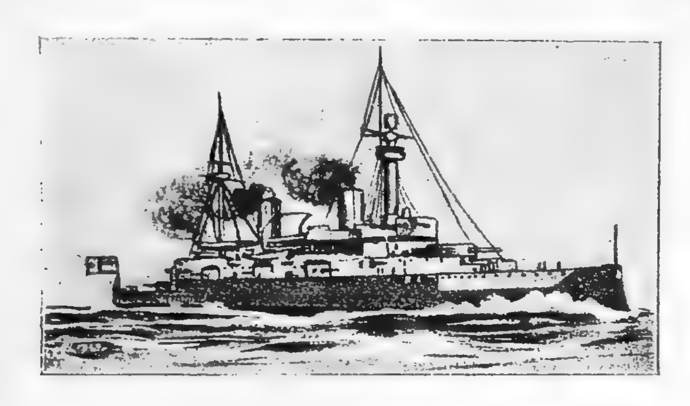
таютъ, что всѣ орудія помѣщены въ точкѣ *o*—пересѣченія этихъ прямыхъ. Такъ какъ орудіе № 1 (правое 12″ орудіе въ носовой башнѣ) имѣетъ уголъ обстрѣла въ 240°, то стороны угла *eof* опредѣляютъ сферу дѣйствія этого орудія. Чтобы чертежъ давалъ представленіе и о силѣ орудія, берутъ нѣкоторую длину *A*, пропорціональную живой силѣ снаряда и числу выстрѣловъ въ опредѣленный промежутокъ времени, и этой длиной, какъ радіусомъ, изъ точки *o*, какъ изъ центра, описываютъ дугу въ предѣлахъ угла обстрѣла орудія. Такъ какъ въ этомъ же углѣ дѣйствуетъ еще такое же орудіе (№ 2), то для обозначенія и его силы въ этомъ углѣ описываютъ еще дугу радіусомъ *og* (двойная сила *A*). Чтобы обозначить силу кормовыхъ орудій №№ 3 и 4, въ отверстіи угла *eof*, обращенномъ къ кормѣ, въ которомъ только и дѣйствуютъ эти двѣ большія пушки, описываютъ двѣ дуги радіусомъ *A* и *2A*, а въ углахъ *hol* и *mon*, въ которыхъ уже обозначены орудія №№ 1 и 2, проводятъ двѣ дуги радіусомъ 3*A* и *4A*.

Такимъ же образомъ поступаютъ и со всѣми остальными орудіями, а затѣмъ выдѣляютъ площади, обозначающія сферу и силу дѣйствія орудій разныхъ калибровъ, посредствомъ различной штриховки или окраски, обозначая на каждой площади число и калибръ соотвѣтствующихъ ей орудій, а также ихъ нумера.

Такая діаграмма даетъ полное и наглядное представленіе: 1) объ углахъ обстрѣла каждаго орудія; напр. на черт. 32 видно, что 12″ орудія на французскомъ броненосцѣ имѣютъ уголъ обстрѣла въ 270°, а напр. скорострѣльное 6½″ орудіе № 10 на этомъ кораблѣ имѣетъ уголъ обстрѣла въ 180°; 2) о сравнительной силѣ артиллеріи въ любомъ направленіи, а слѣдовательно о слабыхъ и сильныхъ углахъ; напр. у англійскаго броненосца самый слабый по огню уголъ — это *por;* 3) о числѣ и калибрѣ орудій, дѣйствующихъ по любому направленію: напр. на французскомъ броненосцѣ по направленію на 35° отъ носа и кормы можно стрѣлять изъ 2-хъ—12″; 5-ти—6½″ и 4-хъ—3″,9 орудій, тогда какъ на англійскомъ—по этому направленію могутъ дѣйствовать лишь изъ 2-хъ—12″, 2-хъ—6″ и 2-хъ—3″ орудій; но зато прямо въ бокъ (по направленію на 90° отъ носа и кормы) «Venerable» можетъ дѣйствовать изъ 4-хъ—12″, 6-ти—6″ и 8-ми—3″ орудій, а «Suffren» только изъ 4-хъ—12″, 5-ти—6½″ и 4-хъ—3″,9 орудій.

Такая діаграмма, вычерченная на деревѣ или металлѣ, служитъ на кораблѣ для того, чтобы давать себѣ постоянно отчетъ въ томъ,

какія орудія имѣютъ цѣль въ своемъ углѣ обстрѣла, или для того, чтобы направлять корабль такъ, чтобы цѣль оказывалась въ желаемомъ полѣ обстрѣла. Для этого ее устанавливаютъ такъ, чтобы линія *ab* была параллельна направленію отъ носа на корму, и въ центрѣ *o* помѣщаютъ вращающуюся визирную линейку. Направивъ линейку на цѣль, сейчасъ же будетъ видно, какія орудія могутъ стрѣлять по этой цѣли, а поставивъ ее по желаемому на-



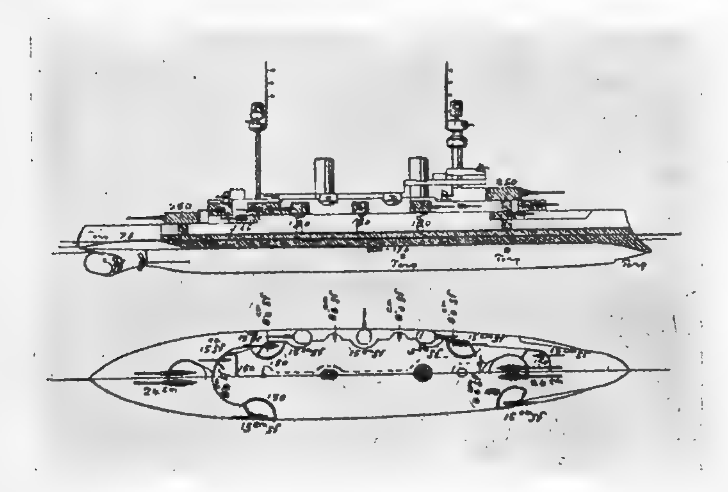


Рис. 46. Германскій эскадренный броненосецъ «Kaiser Friedrich III».

правленію обстрѣла, надо только такъ направлять корабль, чтобы цѣль удерживалась на створѣ мишеней.

Сравнивать эти двѣ системы расположенія артиллеріи мы не будемъ, такъ какъ это гораздо удобнѣе будетъ сдѣлать дальше, когда мнѣ придется говорить о боѣ.

На рис. 46 представленъ наружный видъ и планъ германскаго эскадреннаго броненосца «Kaiser Friedrich III», по образцу ко-

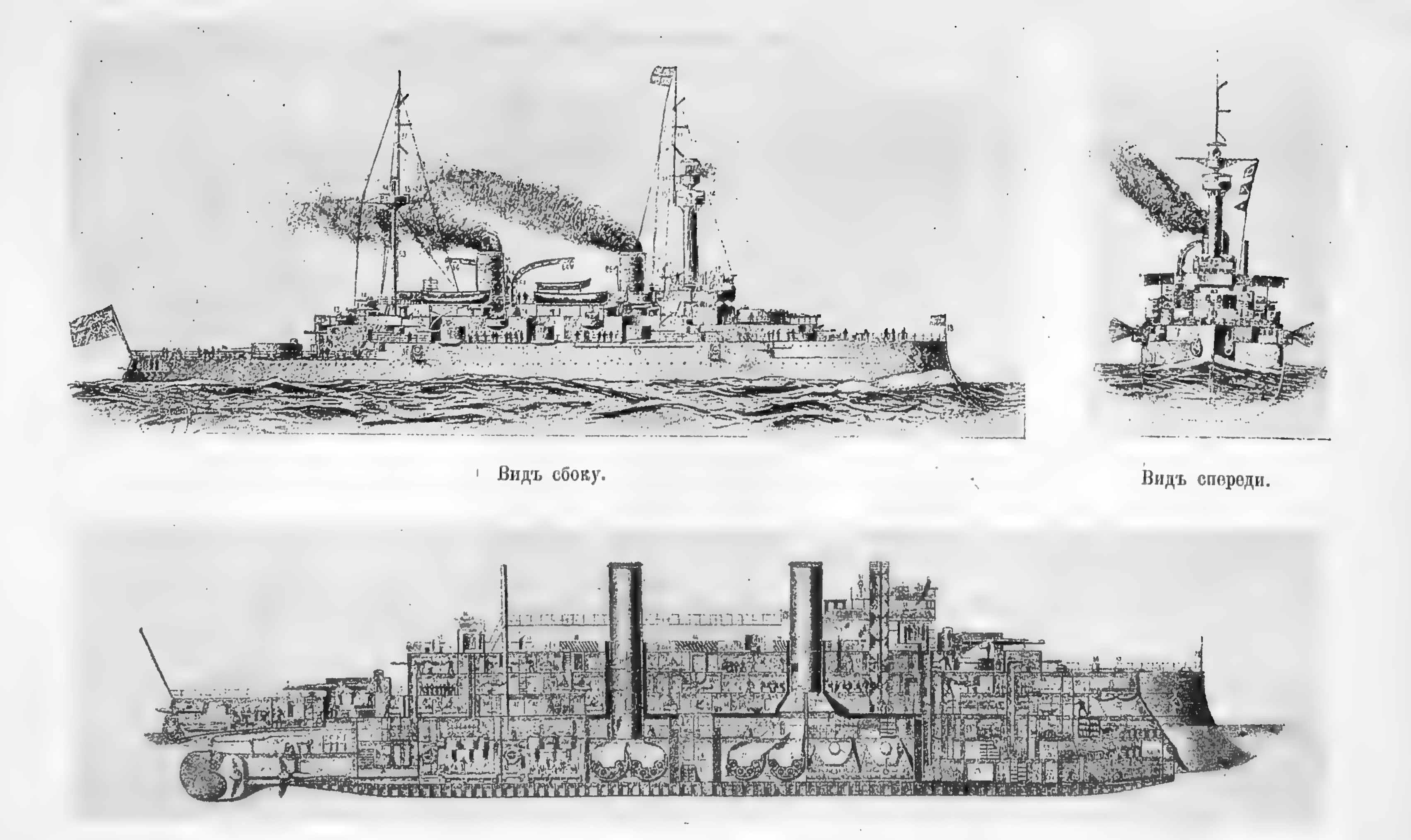
тораго строятся всѣ остальныя германскія суда этого типа, а рис. 47 представляетъ внутренній видъ того же броненосца. Изъ нихъ явствуетъ, что нѣмцы приняли французскую систему расположенія артиллеріи, благодаря чему носовой и кормовой огонь на этомъ броненосцѣ оченъ силенъ.

Погрузка угля.

Для броненосцевъ точно такъ же, какъ и для другихъ судовъ, весьма важнымъ является вопросъ о возобновленіи запаса угля безъ захода въ портъ. Особенное значеніе вопросъ этотъ имѣетъ для

Къ рис. 47.

1. Командные мостики.—2. Наружная открытая палуба-спардекъ.—3. Верхняя палуба.—4. Батарейная палуба.—5. Броневая палуба.—6. Нижняя палуба.—7. Трюмъ.—8. Боевыя рубки.—9. Покрытыя бронею вращающіяся башни для двухъ 14-сантиметровыхъ скорострѣльныхъ орудій въ каждой съ трубой для подачи снарядовъ.—10. Броневыя вращающіяся башни для одного 15-сантиметроваго скорострѣльнаго орудія въ каждой.—11. Броневые казематы для 15-сантиметровыхъ орудій.—12. Скорострѣльныя пушки 8,8-сантиметроваго калибра со щитами.—13. Скорострѣльныя пушки 3,7-сантиметроваго калибра. — 14. Пулеметы. — 15. Погреба для храненія снарядовъ.—16. Жилое помѣщеніе для командира (залъ, кабинетъ, спальня).—17. Офицерскія каюты.—18. Каюты унтеръ-офицеровъ.—19. Помѣщенія для команды судна.—20. Отдѣленіе для храненія провіанта.—21. Водяной трюмъ.—22. Погребъ для льда.—23. Машинное отдѣленіе.—24. Котельное отдѣленіе.—25. Рулевое отдѣленіе.—26. Руль.—27. Винтъ, находящійся на срединной линіи продольнаго судового разрѣза.—28. Боковые винты.—29. Гребной валъ.—30. Якорный клюзъ съ якоремъ.—31. Таранъ.—32. Боковыя окна (иллюминаторы).—33. Боевой марсъ (для пушекъ).—34. Марсъ для боевого (электрическаго) фонаря.—35. Боевые фонари искатели.—36. Мачтовый семафоръ (для сигналовъ).—37. Гюйсъ (отличительный знакъ военнаго корабля на якорѣ).—38. Угольныя ямы.—39. Каютъ-компанія (столовая) для морскихъ кадетъ.—40. Каютъ-компанія для унтеръ-офицеровъ-механиковъ.—41. Офицерская кухня (камбуза).—42. Кухня для команды (камбузы).—43. Ванны для унтеръ-офицеровъ.—44. Души и ванны для кочегаровъ.—45. Ящики для храненія днемъ коекъ команды.——46. Умывальныя для кадетъ.—47. Отхожія мѣста для команды.—48. Лазаретъ и лазаретныя ванны.—49. Шпилевая машина (Машина, приводящая въ движеніе шпиль—вертикальный воротъ для подъема якоря).—50. Канатный ящикъ (для цѣпного якорнаго каната).—51. Носовое минное отдѣленіе (съ минной пушкой).—52. Входъ въ водяной трюмъ.—53. Койки подвѣшанныя подъ палубой.—54. Боевая мачта съ винтовою лѣстницею, ведущею на марсы.—55. Битенги (толстые вертикальные брусья) для крѣпленія якорныхъ канатовъ (цѣпей).—56. Закрѣпитель цѣпей (стопоръ).—57. Каютъ-компанія офицеровъ.—58. Рундуки для чемодановъ и сундуковъ команды.—59. Главная паропроводная труба.—60. Защита изъ целюлозы (идущая вокругъ судна надъ броневою, карапасною, палубою).—61. Кормовое минное отдѣленіе.—62. Проволочная лѣстница для подъема на заднюю (гротъ) мачту.—63. Краны для подъема шлюпокъ изъ воды.—64. Выстрѣлъ [бревно, которое ставится на якорѣ перпендикулярно къ борту корабля и къ нему привязываются шлюпки (рис. на стр. 83)].—65. Трубы для выпуска пара.—66. Главный компасъ.—67. Клѣтки въ междудонномъ пространствѣ.



Видъ сбоку.

Видъ спереди.

Продольный разрѣзъ.

Рис. 47. Германскій эскадренный броненосецъ «Kaiser Friedrich III».

судовъ русскаго флота, который не обладаетъ своими угольными станціями.

Послѣ многихъ предложеній и опытовъ, теперь считается наилучшимъ слѣдующій способъ нагрузки угля въ морѣ. Броненосецъ тащитъ за собой транспортъ съ углемъ на буксирѣ (стальной канатъ); чтобы пароходъ не бросало въ стороны на волненіи, сзади него тащится такъ называемый плавучій якорь; между мачтами протягиваются стальныя веревки, по которымъ на особой телѣжкѣ перетаскивается посредствомъ веревокъ уголь въ мѣшкахъ. Такимъ образомъ можно передавать 60 тоннъ угля въ часъ,

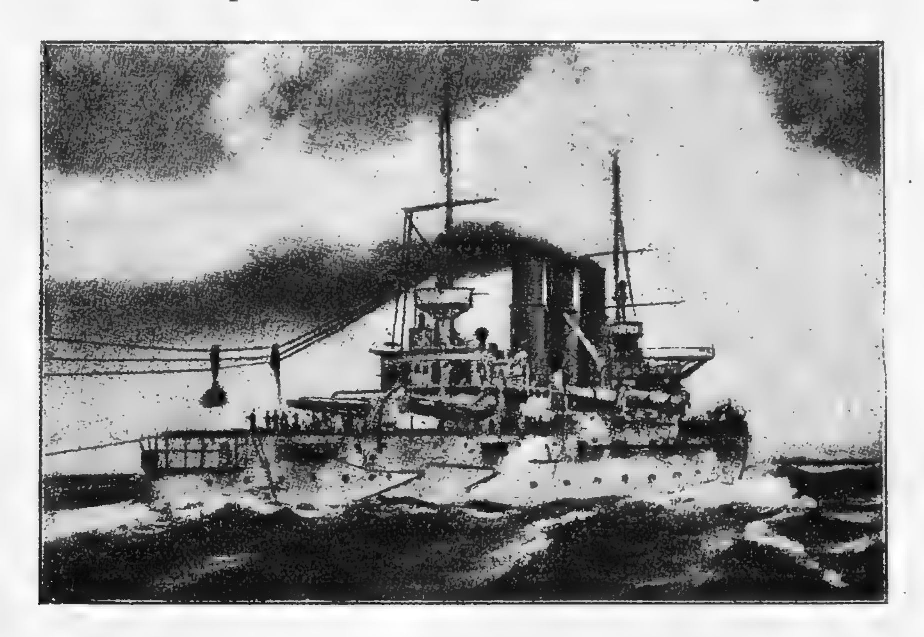


Рис. 48. Русскій эскадренный броненосецъ «Ретвизанъ», грузящій уголь въ морѣ.

т. е. около 1,400 тоннъ въ сутки, что составляетъ приблизительно полный запасъ эскадреннаго броненосца и хватитъ ему на 12—15 дней.

Здѣсь, впрочемъ, слѣдуетъ оговориться. Время, на которое кораблю хватаетъ извѣстное количество угля, и разстояніе, которое онъ можетъ пройти съ этимъ количествомъ, значительно мѣняются въ зависимости отъ той скорости, съ которой идетъ корабль. Для каждаго корабля существуетъ такъ называемый экономическій ходъ, въ среднемъ отъ 10 до 12 узловъ, при которомъ онъ можетъ пройти наибольшее разстояніе при данномъ запасѣ угля. Съ увеличеніемъ скорости разстояніе это быстро сокращается, и чѣмъ

болѣе скорость приближается къ наибольшей, тѣмъ быстрѣе идетъ это сокращеніе. Напримѣръ, эскадренный броненосецъ «Полтава» имѣя полный запасъ угля (около 1,200 тоннъ), при скорости 10 узловъ, можетъ пройти 3,750 миль въ продолженіе $15^1/_2$ сутокъ; если же онъ будетъ идти полнымъ ходомъ (16,3 узла), то черезъ $4^1/_2$ сутокъ онъ истратитъ весь свой уголь и пройдетъ всего 1,750 миль. Впрочемъ, для полнаго хода это разсчетъ только теоретическій. Поддержаніе полнаго хода требуетъ такого громаднаго напряженія всего личнаго состава машинной команды и такъ тяжело отзывается на котлахъ и машинахъ, что на практикѣ едва ли будетъ возможно поддерживать полный ходъ дольше чѣмъ въ продолженіе 12-ти часовъ. Полный ходъ только и предназначается для боя и для исключительныхъ случаевъ, когда, по стратегическимъ соображеніямъ, требуются особо быстрые короткіе переходы.



Рис. 49. Работа у котловъ на современномъ кораблѣ во время полнаго хода.

Кромѣ возобновленія запасовъ угля и масла для смазки машинъ, корабль нуждается и въ возобновленіи запасовъ воды и главнымъ образомъ не для питья, на что идетъ сравнительно малое количество, а для питанія котловъ, которые портятся отъ соленой воды. На ко-

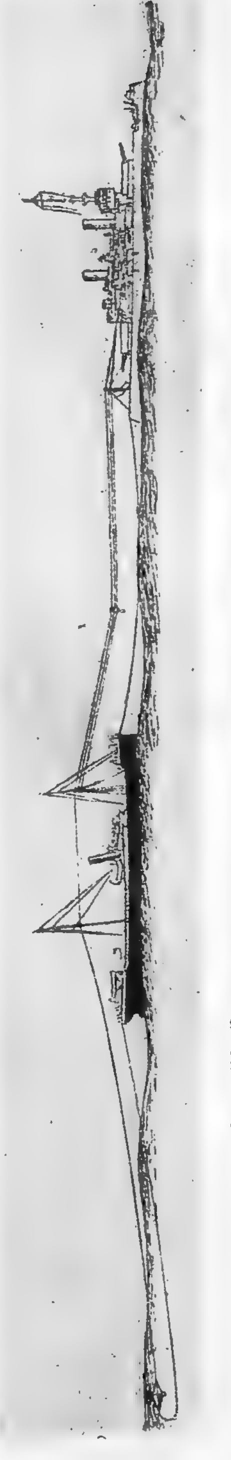


Рис. 50. Эскадренный броненосецъ грузитъ съ транспорта уголь въ морѣ.

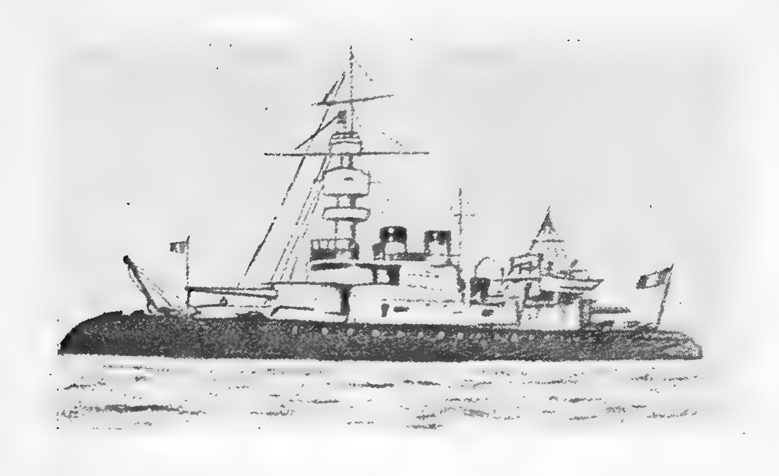
раблѣ существуютъ могущественныя средства для опрѣсненія воды, но на это приходится тратить драгоцѣнный во время войны уголь, а потому пользуются всякимъ случаемъ, чтобы получить воду съ берега и съ особыхъ транспортовъ. Для питья же воду обыкновенно опрѣсняютъ своими средствами, такъ какъ этимъ способомъ получается вода наилучшаго качества.

Провизіи эскадренный броненосецъ беретъ съ собою на срокъ отъ 2-хъ до 3-хъ мѣсяцевъ.

Броненосецъ береговой обороны.

На рис. 51 и 52 изображены броненосцы береговой обороны— французскій «Valmy» и норвежскій—«Horge». Соображенія, оправдывающія существованіе этого типа, таковы.

Если принять, что мы по тѣмъ или инымъ соображеніямъ будемъ держаться оборонительнаго образа дѣйствій и къ непріятельскимъ берегамъ не пойдемъ, а будемъ ожидать появленія его эскадренныхъ броненосцевъ у нашихъ береговъ, является мысль противупоставить имъ корабли тоже очень сильные по артиллеріи, а также очень хорошо защищенные,—иначе имъ нечего было бы и думать сражаться съ эскадренными броненосцами,—но способные воспользоваться особенностями своихъ береговъ, напр. мелкими мѣстами и проливами, передвигаться по внутреннимъ, защищеннымъ островами кратчайшимъ путямъ, воспользоваться содѣйствіемъ береговыхъ батарей, или, въ случаѣ надобности, самимъ ихъ усилить... Для этого, прежде всего, они должны неглубоко сидѣть въ водѣ и не могутъ быть особенно велики. Но такъ какъ ихъ артиллерія и защита должны остаться сильными, то въ относительномъ распредѣленіи общаго вѣса корабля на различные его элементы надо же чѣмъ нибудь пожертвовать. Прежде всего здѣсь въ жертву могутъ быть принесены запасы (Схема № 3, конспектъ), такъ какъ такой корабль, дѣйствуя у своихъ береговъ, далеко не ходитъ и всегда можетъ пополнить запасы въ своихъ портахъ. Такимъ образомъ и поступаютъ; однако хотя относительный вѣсъ его топлива и запасовъ всего въ полтора раза меньше, нежели у эскадреннаго броненосца, но вслѣдствіе меньшей своей величины (отъ 3,000 до 6,500 тоннъ) (стр. 83), напр., раіонъ его дѣйствій уменьшается больше чѣмъ въ полтора раза. Вслѣдствіе этой же причины большій процентъ (36 вмѣсто 32 и 33) приходится отдать на броню и корпусъ, и всетаки защита его гораздо хуже, нежели эскадреннаго броненосца. Чтобы не терять устойчивости платформы, приходится его дѣлать относительно шире, а отчасти именно изъ-за



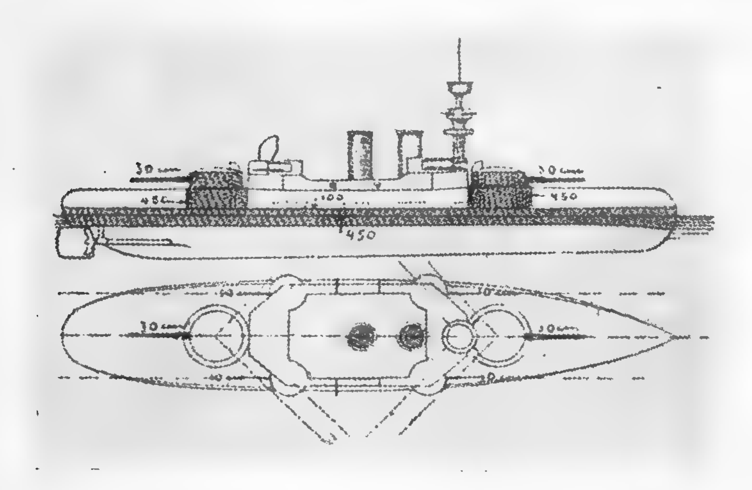


Рис. 51. Французскій броненосецъ береговой обороны «Valmy».

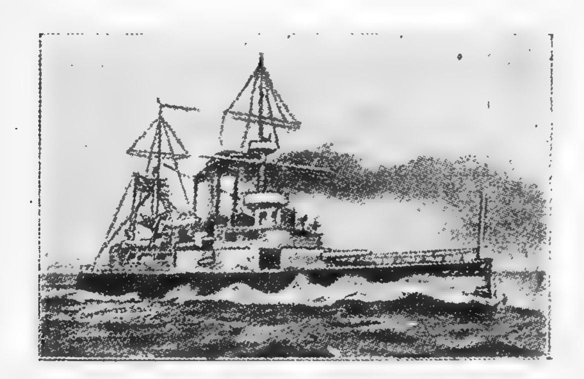


Рис. 52. Норвежскій броненосецъ береговой обороны «Horge».

этого нельзя достигнуть на немъ такой большой скорости. Также и мореходность его оставляетъ желать многаго, такъ какъ онъ очень низокъ и легко заливается волнами,—съ чѣмъ опять-таки находятъ возможнымъ мириться, такъ какъ дѣйствуетъ онъ не въ открытомъ морѣ, а преимущественно у своихъ береговъ.

Въ общемъ, слѣдовательно, недостатокъ броненосца, какъ эскадреннаго, такъ, въ большой степени, и береговой обороны,—это сравнительно малая скорость, малая мореходность и малый запасъ топлива, а достоинство его—сила въ бою.

Крейсеръ. Для развѣдочной службы и для преслѣдованія торговыхъ непріятельскихъ судовъ, т. е. для такъ называемой крейсерской войны, имѣются суда особаго типа—крейсеры. Имъ нуженъ большой и главнымъ образомъ не зависящій отъ состоянія погоды ходъ, чтобы свободно уходить отъ эскадры и соединяться съ нею; для этой же цѣли они должны обладать большими запасами угля. Какъ видно изъ схемы № 3, конспектъ, эти качества достигнуты въ нихъ въ ущербъ ихъ артиллерійской силѣ и защитѣ.

Для болѣе легкаго достиженія значительной скорости и лучшей мореходности, но въ ущербъ устойчивости платформы, отношеніе ихъ длины къ ширинѣ гораздо больше, нежели у броненосцевъ. Отличительная черта крейсеровъ отъ броненосца по наружному виду,—это сильно возвышенный носъ, что̀ способствуетъ тому, что крейсеръ свободно идетъ полнымъ ходомъ противъ большой волны.

Крейсеры вооружаются почти исключительно артиллеріей среднихъ калибровъ, которая располагается такъ же, какъ и на эскадренныхъ броненосцахъ.

Крейсеры раздѣляются на броненосные и неброненосные, или вѣрнѣе—бронепалубные, такъ какъ всѣ крейсеры защищены броневой палубой; броненосные же крейсеры имѣютъ полную броневую защиту, но только болѣе слабую, нежели эскадренные броненосцы.

Собственно крейсеру броня столь же необходима, какъ и эскадренному броненосцу, такъ какъ сражаться безъ брони можно, какъ мы видѣли выше, только съ подобнымъ же противникомъ, а встрѣтиться можно со всякимъ.

Если крейсеръ — развѣдчикъ при эскадрѣ, ему можетъ придтись и силой добыть необходимыя свѣдѣнія, отогнавъ непріятельскіе крейсеры; точно также нужно, чтобы онъ имѣлъ возможность принять участіе и въ бою между эскадрами; отдѣленный въ долгое

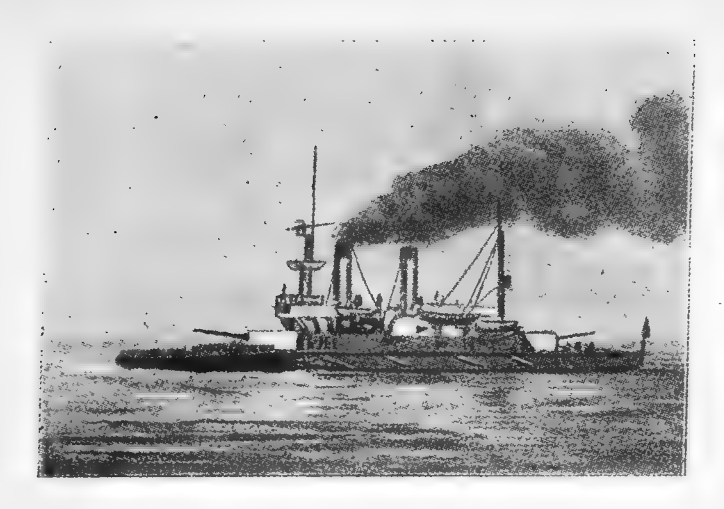
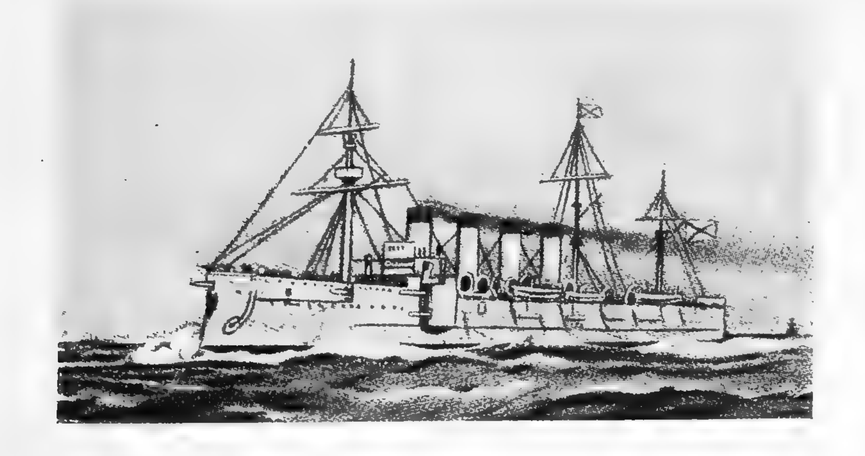


Рис. 53. Русскій броненосецъ береговой обороны «Адмиралъ Сенявинъ».



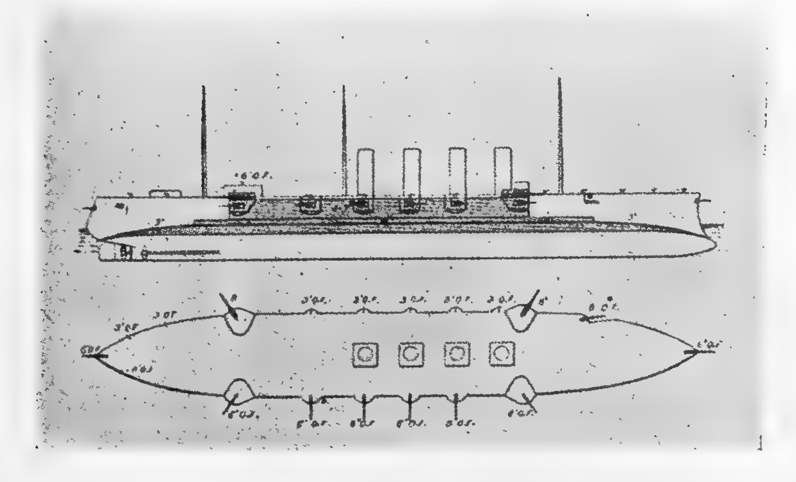


Рис. 54. Русскій броненосный крейсеръ «Громобой».

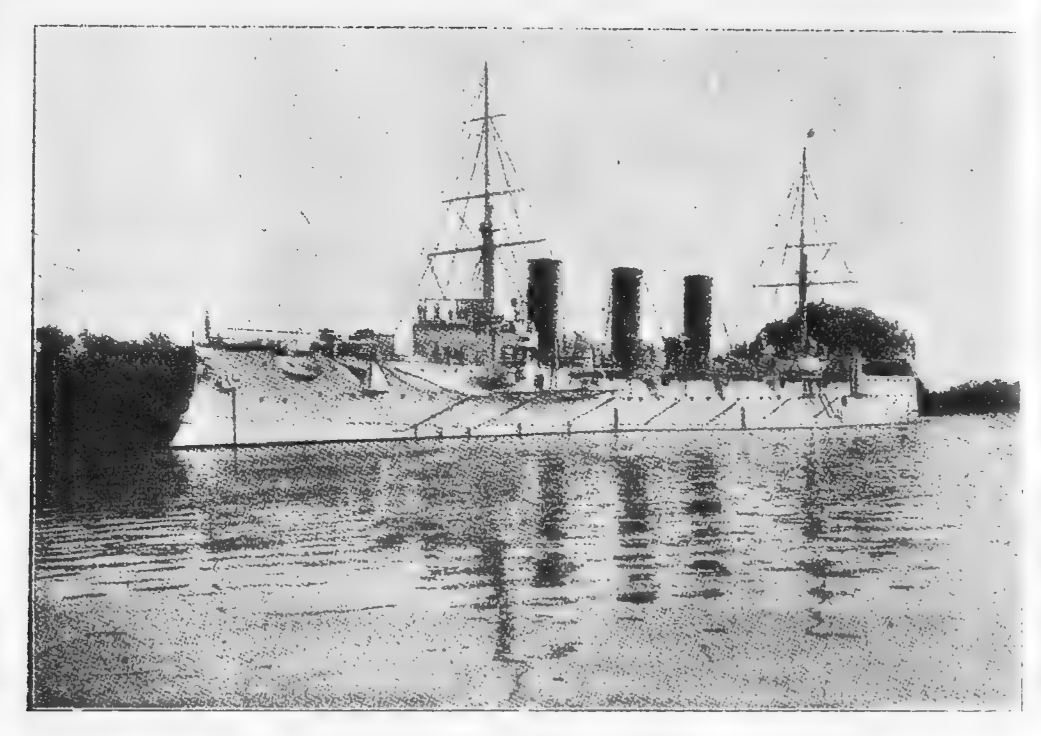


Рис. 55. Русскій броненосный крейсеръ «Богатырь».

самостоятельное крейсерство, онъ долженъ имѣть возможность не отступать передъ всякимъ противникомъ, прикрытымъ броней, сражаться съ береговыми укрѣпленіями при нападеніи на непріятельскія колоніи и т. п.

Бронепалубные крейсера годятся только для преслѣдованія торговыхъ судовъ и для сообщенія между отдѣльными частями флота на театрѣ военныхъ дѣйствій. Но для этого, кромѣ броненосныхъ крейсеровъ, пригодны и коммерческіе пароходы, поступающіе въ составъ военнаго флота на время войны и вооружаемые артиллеріей.

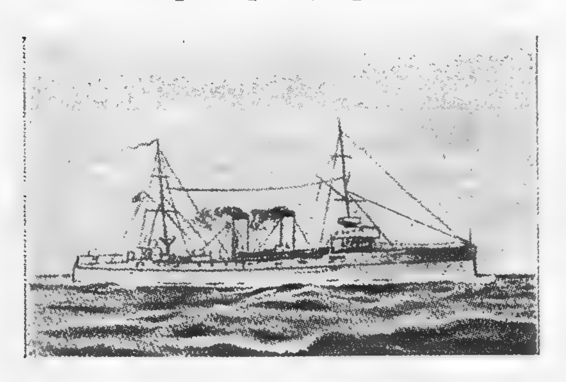


Рис. 56. Японскій неброненосный (бронепалубный) крейсеръ 2-го класса «Takasago».

Поэтому бронепалубные крейсера—это роскошь при эскадрѣ и могутъ ихъ строить только богатыя государства, располагающія неограниченнымъ морскимъ бюджетомъ, напр. Англія, и въ англійскомъ флотѣ суще-



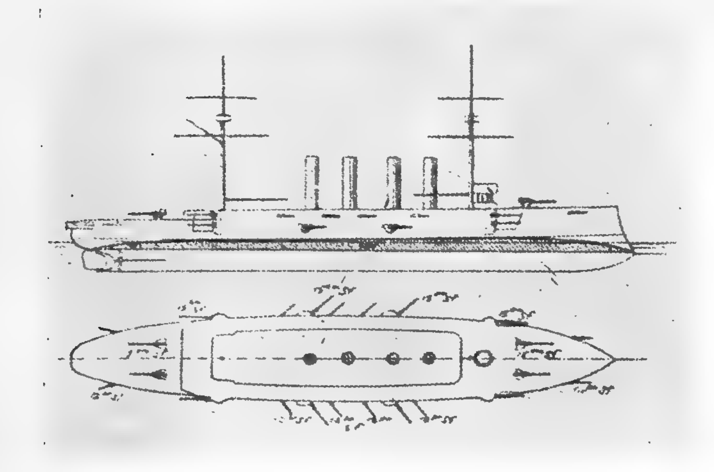


Рис. 57. Англійскій неброненосный (бронепалубный) крейсеръ 1-го класса «Diadem».

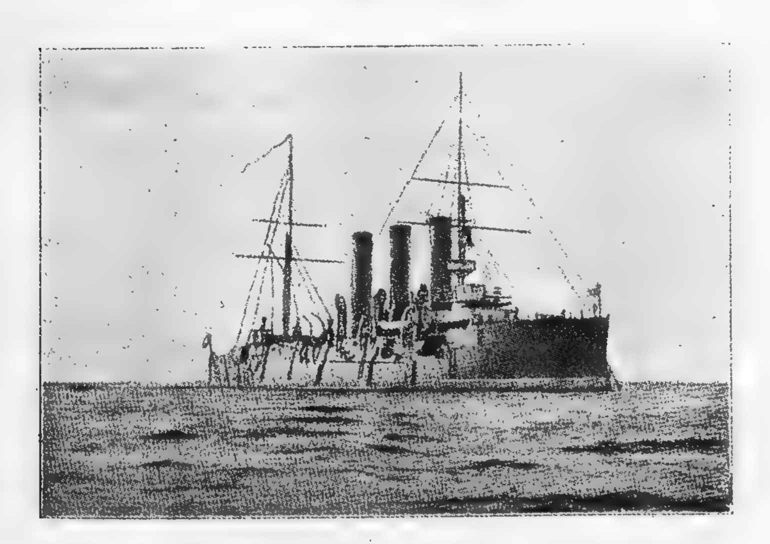


Рис. 58. Русскій бронепалубный крейсеръ «Паллада».

ствуетъ большое количество бронепалубныхъ крейсеровъ. Но преимущество броненосныхъ крейсеровъ во всѣхъ отношеніяхъ столь велико, что даже въ Англіи за время съ 1901 по 1904 годъ положено выстроить только одинъ бронепалубный крейсеръ на 20 броненосныхъ. Такъ же и во Франціи съ 1901 по 1907 г. рѣшено выстроить только одинъ бронепалубный крейсеръ на 17 броненосныхъ.

Къ тому же крейсеръ небольшого размѣра, каковой только и имѣетъ смыслъ, какъ бронепалубный, ибо неразумно имѣть большой крейсеръ, совершенно неприспособленный для боя и пригод-

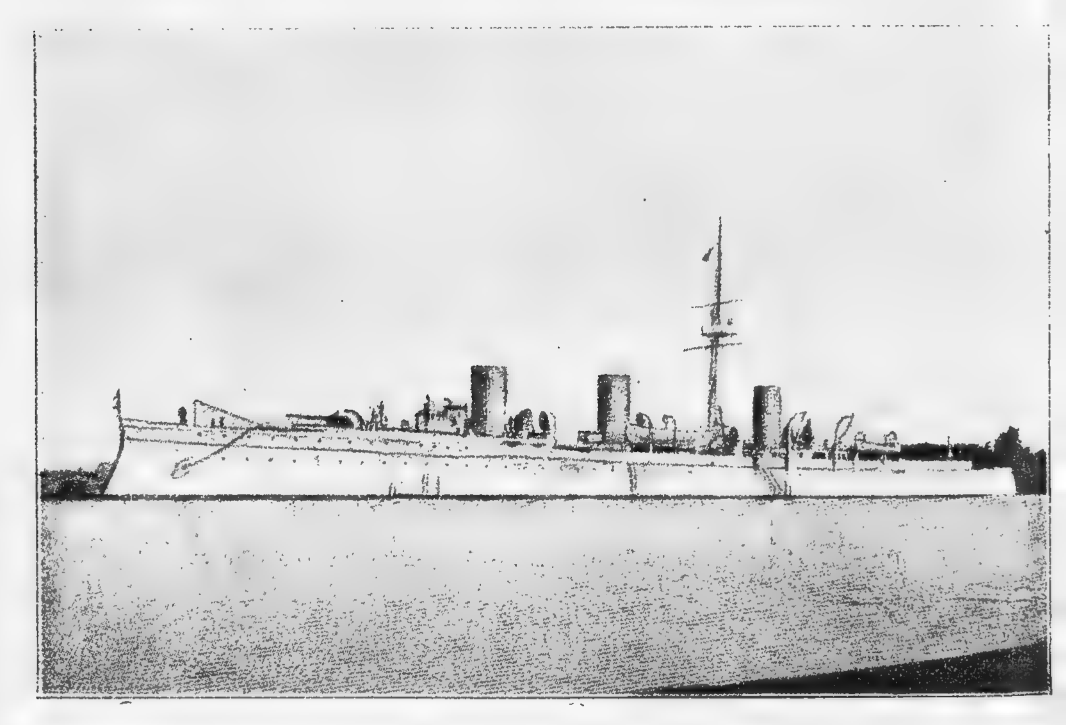


Рис. 59. Русскій бронепалубный крейсеръ «Новикъ».

ный лишь для посылокъ,—обладаетъ очень слабой мореходностью и въ свѣжую погоду онъ не можетъ воспользоваться своей большой скоростью, и любой броненосный крейсеръ оставитъ его далеко назади. Да и раіонъ дѣйствій небольшихъ крейсеровъ очень малъ. Напр. бронепалубный крейсеръ «Новикъ» (водоизмѣщеніе 2,836 т.), на которомъ отдано на машину 26,7% отъ его водоизмѣщенія, чтобы достигнуть скорости въ 25 узловъ, можетъ при своемъ запасѣ угля (17,9% отъ его водоизмѣщенія) пройти всего только 660 миль и черезъ сутки ужъ угля у него не будетъ, а экономиче-

скимъ ходомъ (12 узловъ) онъ можетъ пройти разстояніе всего въ 2,370 миль, въ продолженіе 8 сутокъ.

Между тѣмъ броненосный (впрочемъ бронированный очень слабо) крейсеръ «Богатырь» (водоизмѣщеніе 6,972 тонна), при 20,15°/o отъ его вѣса, отданныхъ на машину, имѣетъ скорость въ 23 узла, съ каковой при меньшемъ сравнительно запасѣ угля (16,6°/o отъ его водоизмѣщенія) можетъ пройти 1,680 миль, а тѣмъ же экономическимъ ходомъ въ 12 узловъ—4,750 миль; притомъ

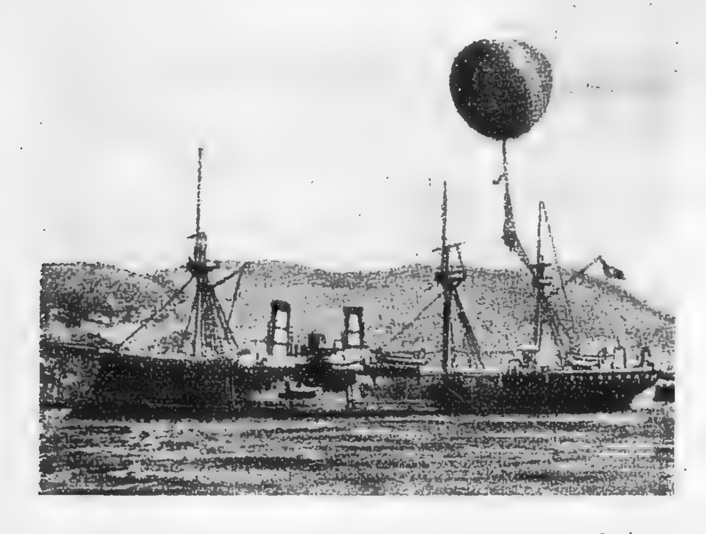


Рис. 60. Французскій неброненосный крейсеръ 2-го класса «Sfax» съ воздушнымъ привязнымъ шаромъ.

его не остановитъ такая погода, при которой «Новикъ» уже будетъ бѣдствовать.

Хорошимъ вспомогательнымъ средствомъ при развѣдкахъ и дозорѣ являются воздушные шары и змѣи, которые могутъ быть подняты до 1,000 футъ. Надо замѣтить, что шары и змѣи могутъ быть гораздо лучше использованы въ морѣ, нежели на сухомъ пути, потому что въ морѣ они обладаютъ исключительно драгоцѣннымъ качествомъ — при благопріятныхъ обстоятельствахъ погоды *видѣть, будучи невидимыми*. Дѣйствительно, на сухомъ пути то, что нужно увидѣть съ высоты,—это люди, лошади, пушки, палатки,—все это по своей величинѣ меньше и шара, и даже змѣя, и съ большого разстоянія видно быть не можетъ; кромѣ того, все это легко скрывается складками мѣстности, строеніями и растительностью, тогда какъ шаръ, или змѣй, выдѣляясь надъ мѣстностью на небѣ, виденъ очень хорошо. Такимъ образомъ на сухомъ пути едва ли можно

Примѣненіе воздушныхъ шаровъ и змѣевъ въ морской войнѣ.

7*

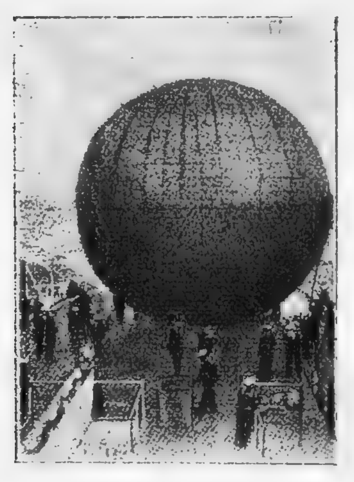


Рис. 61. Изготовленіе шара на палубѣ военнаго корабля.

допустить, чтобы съ шара или со змѣя виденъ былъ непріятель, а тотъ бы его не видѣлъ,—навѣрно это будетъ наоборотъ. Между тѣмъ въ морѣ надо открыть корабли, которые, даже самаго малаго размѣра, больше и шара и тѣмъ болѣе змѣя; притомъ на ровной, однообразной поверхности моря корабли выдѣляются чрезвычайно рѣзко, а если они еще дымятъ, то присутствіе ихъ можетъ быть обнаружено съ громадныхъ разстояній.

Напр. съ разстоянія 35 миль (около 60 верстъ) увидѣть шаръ или змѣй невозможно; точно также, вслѣдствіе выпуклости земли, нельзя видѣть и корабль, съ котораго шаръ или змѣй запущены; между тѣмъ съ нихъ непріятельскіе корабли съ этого разстоянія могутъ быть видны. Такимъ образомъ, держась все время отъ противника на извѣстномъ разстояніи, крейсеръ можетъ среди бѣла дня совершенно безнаказанно наблюдать за всѣми его движеніями.

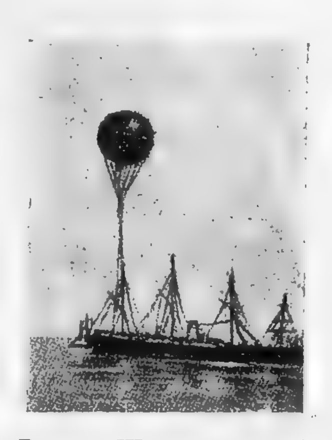


Рис. 62. Шаръ, поднятый въ тихую погоду.

Еще очень важно въ морской войнѣ имѣть возможность наблюдать за внутренностью рейдовъ, окруженныхъ со стороны моря возвышенными берегами, и такимъ образомъ рѣшить очень важный вопросъ,—находится ли непріятельскій флотъ на рейдѣ и что онъ тамъ дѣлаетъ, или онъ уже вышелъ. Во время испано-американской войны американцы бомбардировали портъ С.-Жуанъ на Порторико и Сіенфуэгосъ на Кубѣ единственно для того, чтобы узнать, не находится ли тамъ эскадра адмирала Серверы, слѣдъ которой они потеряли. Эти бомбардировки стоили имъ громаднаго количества снарядовъ, столь драгоцѣнныхъ во время войны; между тѣмъ, будь у нихъ воздушный шаръ или змѣй, они безъ всякаго труда достигли бы своей цѣли.

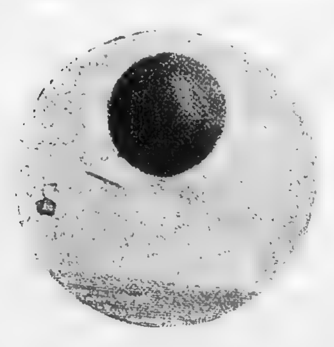


Рис. 63. Отклоненіе и раскачиваніе шара въ сильный вѣтеръ.

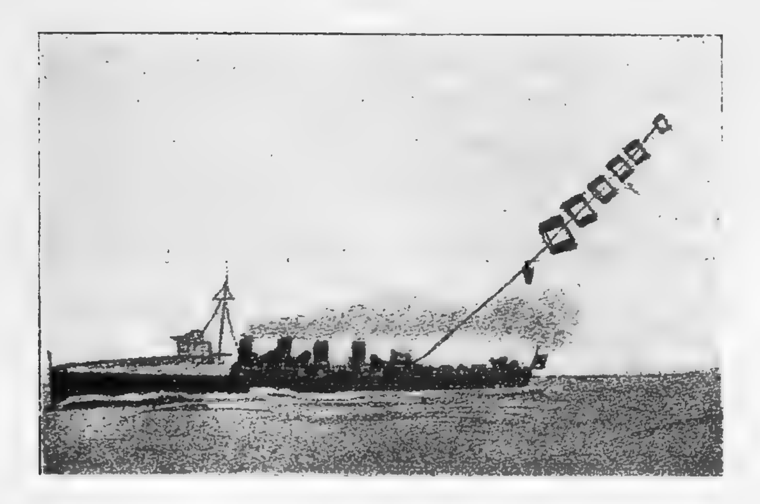


Рис. 64. Начало запусканія змѣя съ эскадреннаго миноносца «Прыткій».

Съ высоты также легко обслѣдовать расположеніе береговыхъ батарей, въ особенности замаскированныхъ — мортирныхъ, и съ высоты же можно корректировать стрѣльбу флота при бомбардировкѣ.

Наконецъ, это извѣстный фактъ, что въ глубину тѣмъ лучше видно, чѣмъ выше подымаешься надъ водой; и опыты дѣйстви-

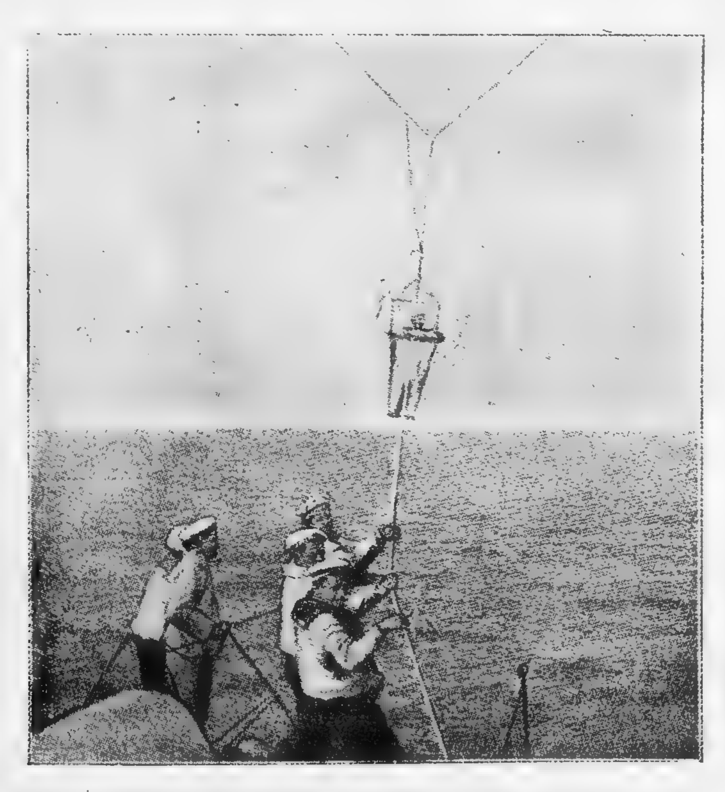


Рис. 65. Корзина съ наблюдателемъ, подымаемая змѣемъ.

тельно показали, что съ высоты можно открывать мины и слѣдить за движеніемъ подводныхъ лодокъ.

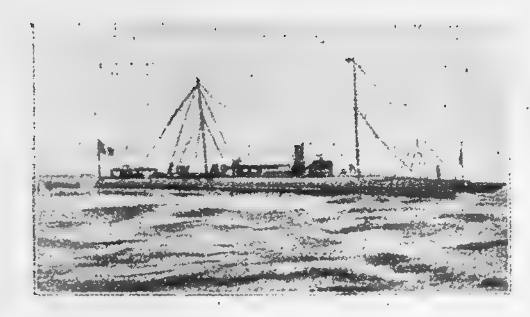
Въ особенности чисто морское средство — это змѣи. На сушѣ трудно подобрать открытое свободное мѣсто, гдѣ вѣтеръ дулъ бы правильно, и, наконецъ, нельзя и разбѣжаться, чтобы заставить змѣй подняться надъ мѣстными предметами. На морѣ обстановка



Рис. 66. Видъ змѣя, находящагося на высотѣ 350 футъ, съ того судна, съ котораго онъ запущенъ.

для запусканія змѣя въ высокой степени благопріятная; даже при очень слабомъ вѣтрѣ корабль можетъ запустить змѣй, давъ соотвѣтственный ходъ. Наконецъ, змѣй настолько портативенъ и легокъ, что имъ могутъ снабжаться самыя мелкія суда.

Змѣй и шаръ какъ бы дополняютъ другъ друга; при сильномъ вѣтрѣ шаръ сильно отклоняется и раскачивается и наблюдать съ него трудно; для запусканія же змѣя именно удобно, когда дуетъ


Рис. 67. Французскій миноносецъ береговой обороны «Forban».

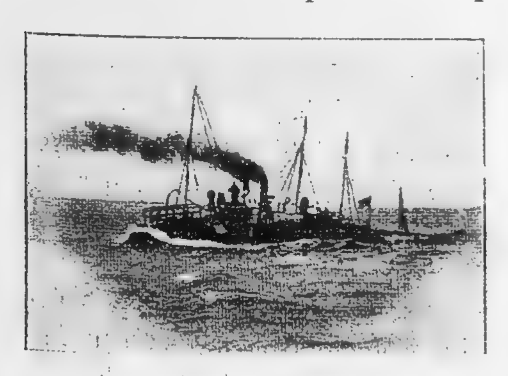
вѣтеръ; зато при полномъ безвѣтріи змѣй запустить трудно, а шаръ подымается лучше всего именно въ штиль.

Минное судно.

Слѣдующій типъ—это минное судно. Для того чтобы пустить въ дѣло мины, надо подойти на близкое разстояніе, и притомъ подойти быстро, чтобы не быть выведеннымъ изъ строя артиллеріей атакуемаго раньше, чѣмъ удастся выпустить мину; такому судну надо имѣть небольшую величину, чтобы быть какъ можно меньше замѣтнымъ и появиться по возможности внезапно, а также для того, чтобы представлять изъ себя возможно меньшую цѣль для выстрѣловъ.


Рис. 68. Англійскій эскадренный миноносецъ (истребитель миноносцевъ) «Viper», идущій со скоростью 61 версты въ часъ ($35^1/_2$ узловъ).

Это можетъ быть достигнуто въ виду того, что минное вооруженіе и стрѣльба минами вполнѣ мирятся съ небольшой величиной корабля. Но такъ какъ, съ уменьшеніемъ водоизмѣщенія достиженіе каждаго качества требуетъ сравнительно большихъ жертвъ въ смыслѣ вѣса, то на минномъ суднѣ приходится совершенно поступиться броней, въ сильной степени мореходностью и даже крѣпостью корпуса (только 30%). Здѣсь все принесено въ жертву скорости и почти половину всего вѣса занимаетъ машина, а отношеніе длины къ ширинѣ увеличивается даже противъ небольшихъ крейсеровъ.


Рис. 69. Русскій миноносецъ береговой обороны.

Раздѣленіе минныхъ судовъ на эскадренные миноносцы и миноносцы береговой обороны.

Сначала типовъ минныхъ судовъ было очень много, но теперь уже довольно рѣзко обозначилось раздѣленіе ихъ на два типа—на эскадренный миноносецъ и на миноносецъ береговой обо-

роны. Первый (рис. 67), какъ показываетъ его названіе, предназначается для службы въ эскадрѣ и исполняетъ двойное назначеніе: во-первыхъ, онъ служитъ для дѣйствія минами противъ непріятельскихъ судовъ, а во-вторыхъ—для уничтоженія непріятельскихъ миноносцевъ при ихъ нападеніи на эскадру; т. е. иначе говоря, эскадренный миноносецъ совмѣщаетъ въ себѣ и типъ такъ называемаго контръ-миноносца или истребителя.

Чтобы сопровождать эскадру, такой миноносецъ долженъ быть достаточно мореходенъ; поэтому и водоизмѣщеніе его сравнительно большое, въ среднемъ около 350 тоннъ (Консп., табл. № 5); для дѣйствія противъ миноносцевъ онъ снабжается довольно большимъ количествомъ артиллеріи, причемъ въ числѣ его пушекъ въ большинствѣ случаевъ имѣется одна даже средняго калибра (3″).

Миноносецъ береговой обороны (рис. 66 и 68) имѣетъ только 2—3 пушки самаго мелкаго калибра (37 мм.) для защиты противъ шлюпокъ. Такъ какъ онъ не отходитъ далеко отъ береговъ и недолго остается въ морѣ, то въ немъ можно мириться и съ плохой мореходностью, и съ малыми удобствами для личнаго состава, и съ малыми запасами. Поэтому его водоизмѣщеніе гораздо меньше— въ среднемъ около 125 тоннъ; а это даетъ возможность имѣть за ту же сумму бо́льшее число такихъ миноносцевъ, что при оборонѣ, при которой неизвѣстно, куда будетъ направленъ ударъ противника, играетъ очень большую роль.

Минные аппараты (2 или 3) располагаются на миноносцахъ обыкновенно на верхней палубѣ и на каждый полагается по двѣ мины: одна въ аппаратѣ, а другая въ запасъ. Водоизмѣщеніе русскихъ эскадренныхъ миноносцевъ—около 350 тоннъ, а миноносцевъ береговой обороны—около 120 тоннъ. Оба типа вооружены двумя надводными минными пушками.

Послѣдствія малаго водоизмѣщенія, на которыя мы уже указывали нѣсколько разъ, особенно рѣзко отзываются на миноносцахъ. При томъ же почти, какъ и у другихъ типовъ судовъ, относительномъ вѣсѣ, который отдается у нихъ на корпусъ, онъ до того слабъ, что въ прошломъ году два англійскихъ эскадренныхъ миноносца переломились на волнѣ. Миноносецъ береговой обороны «Перновъ» (водоизмѣщеніе $124{,}_{2}$ тонна), отдавъ на машину $41{,}_{94}\%$ отъ своего вѣса, имѣетъ скорость 26 узловъ, а эскадренный миноносецъ «Прыткій» (водоизмѣщеніе $363{,}_{5}$ тоннъ) при $35{,}_{57}\%$, отданныхъ на машину, имѣетъ 27 узловъ хода. Несмотря на то,

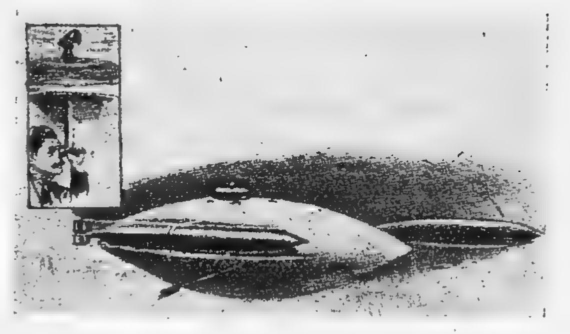


Рис. 70. Французская подводная лодка системы «Goubet». Зрительный аппаратъ (перископъ).

что угольный запасъ этихъ двухъ миноносцевъ составляетъ у перваго 24,2%, а у второго 22,3% ихъ водоизмѣщенія, они могутъ идти полнымъ ходомъ всего 12 часовъ, противъ 4—5 сутокъ, которые можетъ идти полнымъ ходомъ эскадренный броненосецъ, удѣляя на угольный запасъ всего 10% отъ своего вѣса. Затѣмъ, хотя угольный запасъ у миноносца береговой обороны «Перновъ» сравнительно и нѣсколько больше, нежели у эскадреннаго миноносца «Прыткій», но, напримѣръ, тѣмъ же экономическимъ ходомъ въ 12 узловъ первый можетъ идти всего $3^1/_2$ сутокъ, а второй $6^1/_4$ сутокъ.

Подводная лодка.

Къ миноносцамъ могутъ быть причислены и подводныя лодки, преимущество которыхъ передъ миноносцами состоитъ въ томъ, что такая лодка можетъ приблизиться къ непріятелю незамѣченной, а потому можетъ атаковать его и днемъ. Ночныя же атаки часто неудобны, такъ какъ, если непріятель не выслѣженъ еще днемъ, трудно узнать, кто такой встрѣченный ночью корабль, — свой или непріятельскій, или нейтральный, военный или коммерческій.

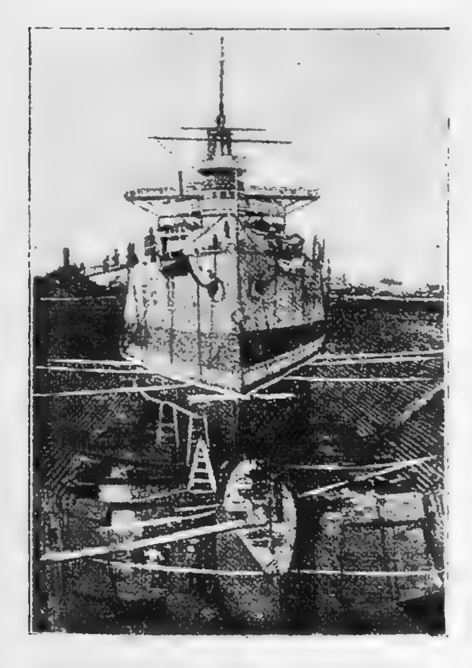
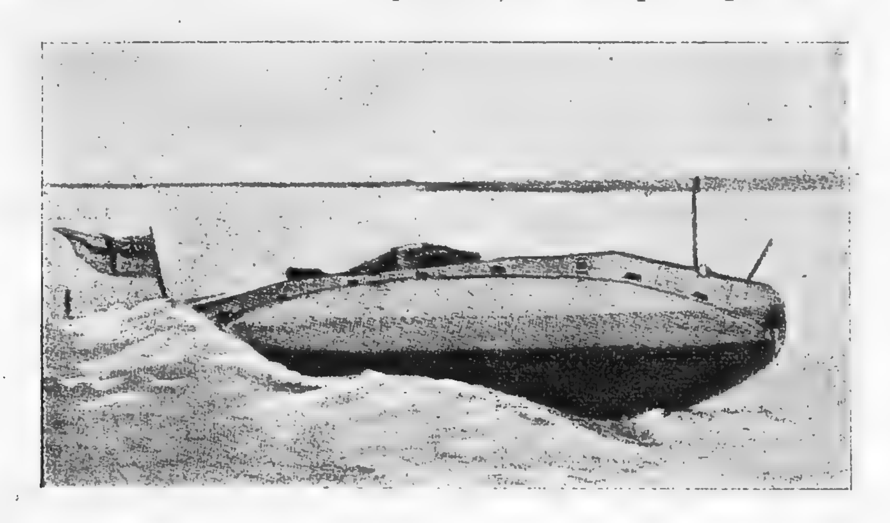


Рис. 71. Сравнительная величина эскадреннаго броненосца и подводной лодки. Впереди американская подводная лодка системы Холланда. На второмъ планѣ—русскій эскадренный броненосецъ «Ретвизанъ (выстроенъ въ Америкѣ).

Основной недостатокъ подводной лодки, — это полная слѣпота подъ водой, и еще не придумано достаточно надежное средство, чтобы устранить этотъ недостатокъ. Отчасти этому помогаетъ особый зрительный апаратъ—перископъ, который представляетъ изъ себя длинную трубу, на верхнемъ концѣ которой находится призма, отражающая часть

кружающей мѣстности сквозь трубу во внутренность лодки. Приборъ этотъ, однако, не вполнѣ совершененъ, напримѣръ, онъ имѣетъ уголъ зрѣнія всего въ 30—40°, и подводной лодкѣ приходится по временамъ всплывать на поверхность, чтобы оріентироваться.



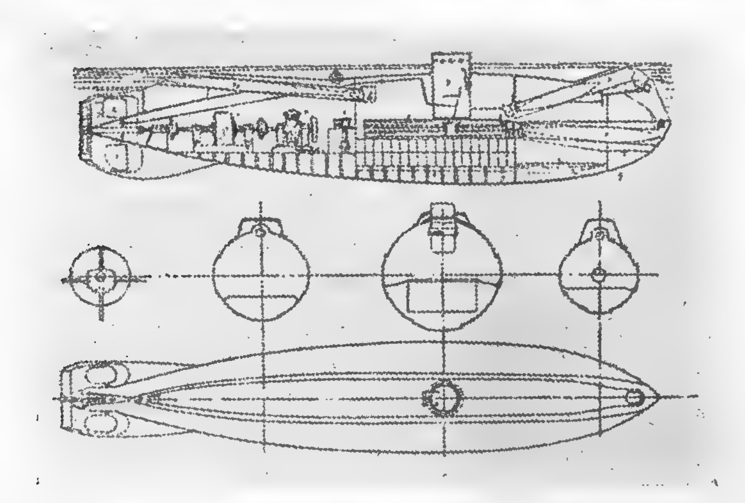


Рис. 72. Англійская подводная лодка Холланда.

Другой капитальный недостатокъ подводныхъ лодокъ,—это страшная чувствительность къ передвиженію грузовъ внутри лодки. Если, напримѣръ, на лодкѣ, плавающей на водѣ, человѣкъ перейдетъ изъ кормы въ носъ, лодка немного погрузится носомъ, но вылѣзшая изъ воды корма, вѣся въ воздухѣ больше чѣмъ въ водѣ, не дастъ носу сильно погрузиться и будетъ тянуть его назадъ. Если же это произойдетъ въ подводной лодкѣ, перешедшій

изъ кормы въ носъ грузъ ничѣмъ не будетъ уравновѣшенъ и лодка можетъ пойти вертикально внизъ носомъ, если противъ этого не принять мѣры. Для выпрямленія лодки сбоку у нея имѣются горизонтальные рули, которыми и приходится постоянно дѣйствовать при управленіи лодкой, причемъ дѣйствіе это требуетъ громаднаго искусства; при малѣйшемъ невниманіи, лодка то вылетаетъ на поверхность, то уходитъ на большую глубину.

Подводныя лодки или двигаются исключительно посредствомъ электричества (шесть французскихъ лодокъ), или имѣютъ два двигателя—обыкновенный (паровой или газолиновый), для плаванія по поверхности, и электрическій—для движенія подъ водой.



Рис. 73. Подводная лодка системы Холланда пускаетъ мину въ эскадренный броненосецъ.

Вооружаются подводныя лодки минами Уайтхеда.

Наиболѣе распространенной въ настоящее время въ различныхъ флотахъ является подводная лодка Холланда.

Холландъ—это ирландецъ-феній, бѣжавшій въ Америку и мечтавшій своей подводной лодкой подорвать морское могущество ненавистныхъ ему англичанъ. Однако скоро средства его истощились, онъ принужденъ былъ уступить эксплоатацію своего изобрѣтенія торговой компаніи, у которой именно Англія первая и купила право постройки подводныхъ лодокъ этого типа. Такимъ образомъ, такія лодки можетъ всякій купить или строить у себя, уплативъ извѣстную сумму.

Гораздо раньше Холланда къ практическому рѣшенію подводнаго плаванія пришли французы, которые создали нѣсколько ти-



Рис. 74. Французская подводная лодка «Gustave Zédé», идущая по поверхности воды, надъ которой возвышается только куполъ.

повъ подводныхъ лодокъ, но они ихъ держатъ въ строгомъ секретѣ и за предѣлы Франціи они не выходятъ. Кромѣ того и въ другихъ государствахъ существуютъ подводныя лодки своихъ собственныхъ изобрѣтателей, но дальше опытовъ съ единичными лодками дѣло еще не подвинулось.

Вотъ нѣкоторыя общія данныя о подводныхъ лодкахъ.

Водоизмѣщеніе ихъ отъ 100 до 150 тоннъ.

Глубина погруженія—до 100 футъ.

Скорость при подводномъ плаваніи—5—7 узловъ.

Скорость при надводномъ плаваніи—10— 12 узловъ.

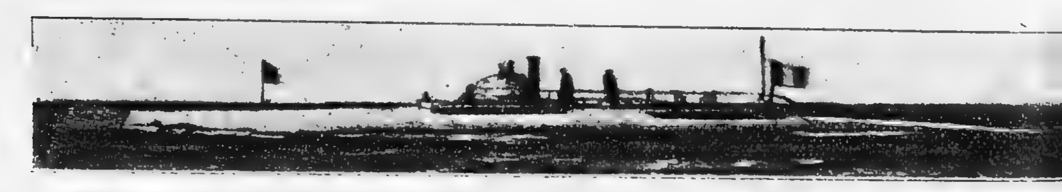


Рис. 75. Французская подводная лодка «Triton» (изъ типа ныряющихъ) во время плаванія надъ водой.

Лодка можетъ пройти подъ водой—40—50 миль.

Лодка можетъ пройти надъ водой—500—600 миль.

Дыханіе обезпечено на $1^1/_2$—2 часа.

На погруженіе подъ воду требуется около 5 минутъ.

При погруженіи бо́льшемъ 10 футъ идущая лодка не оставляетъ на поверхности воды никакого слѣда.

Когда лодка идетъ въ такомъ положеніи, что надъ водой возвышается только ея куполъ, то при зеркальной поверхности воды ее нельзя замѣтить на разстояніи бо́льшемъ 5 ка-

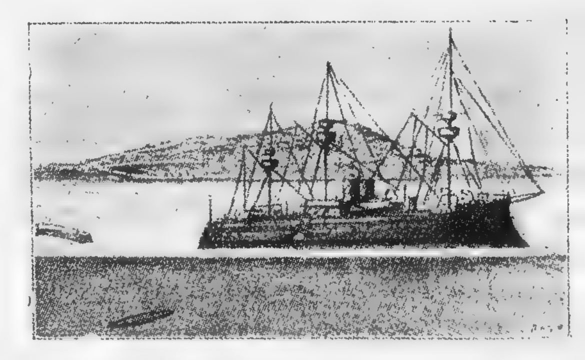


Рис. 76. Подводная лодка, пускающая мину въ броненосецъ.

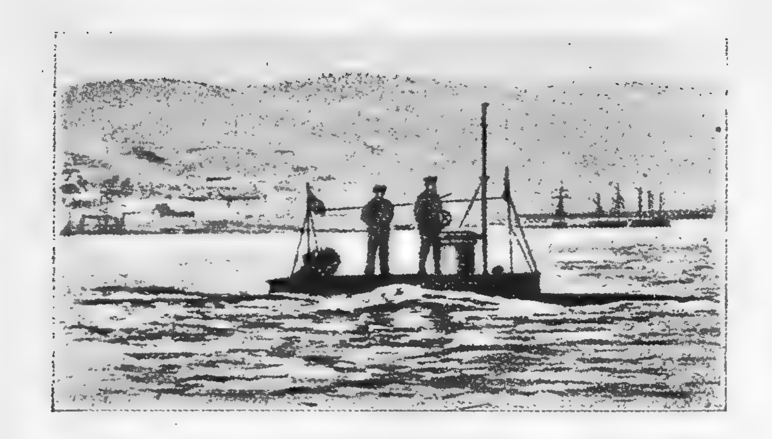


Рис. 77. Французская подводная лодка «Gymnote», идущая по поверхности воды.

бельтовыхъ, а если надъ водой и ея платформа, то всетаки она можетъ подобраться незамѣченной на разстояніи 10 кабельтововъ (1 миля, или $1^3/_4$ версты). Съ этого разстоянія уже можно пускать мину противъ стоящаго на якорѣ корабля. Если же море не совсѣмъ спокойно, то лодка можетъ подойти незамѣченной на еще болѣе близкое разстояніе.

Такъ какъ подводныя лодки подъ водою слѣпы, то борьба съ ними посредствомъ подводныхъ же лодокъ, очевидно, невозможна. Даже когда онѣ идутъ съ куполомъ надъ поверхностью воды, попадать въ нихъ изъ пушекъ до крайности трудно, и единственное противъ нихъ средство— это подвижность и защита подводной части. Защита эта вполнѣ возможна, если для этого соотвѣтственно увеличить водоизмѣщеніе корабля, а въ этомъ, какъ мы видѣли, предѣлъ еще далеко не достигнутъ. Поэтому совершенно невѣрно, когда говорятъ, что появленіе подводныхъ лодокъ повлечетъ за собой исчезновеніе во флотахъ большихъ броненосцевъ. Мы полагаемъ, что, напротивъ, появленіе подводныхъ лодокъ вызоветъ только дальнѣй-

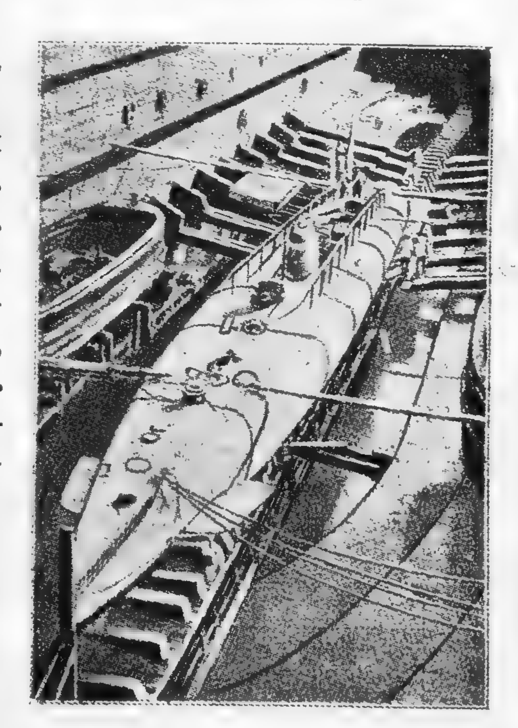


Рис. 78. Французская подводная лодка «Narval» въ докѣ.

шее увеличеніе размѣровъ кораблей, чтобы успѣшнѣе съ ними бороться, и на самомъ дѣлѣ это и происходитъ въ настоящее время.

Во всякомъ случаѣ, какъ бы ни была еще несовершенна теперь подводная лодка, она уже вошла въ составъ военныхъ флотовъ, и

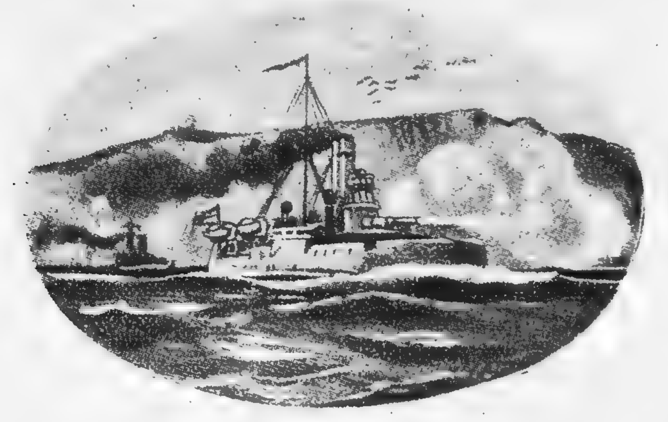


Рис. 79. Германская броненосная канонерская лодка «Wespe».

при оборонѣ береговъ она всетаки можетъ принести громадную пользу. Это еще болѣе совершенное оружіе слабаго противъ сильнаго, нежели миноносецъ, и потому постройка ихъ обязательна для государства слабаго на морѣ, для котораго онѣ могутъ замѣ-

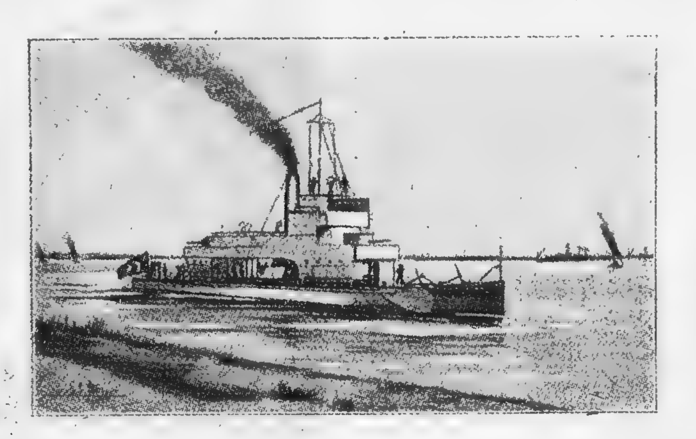


Рис. 80. Египетская (англійская) рѣчная Нильская канонерская лодка «Sultan».

нить всѣ остальныя суда, предназначенныя для обороны береговъ, а отчасти и столь дорого стоющія приморскія крѣпости. Напримѣръ, во французскомъ флотѣ къ 1-му января 1907 года будетъ 56 подводныхъ лодокъ.

Канонерская лодка.

Кромѣ главныхъ перечисленныхъ трехъ типовъ—броненосца, крейсера и миннаго судна (къ этому типу можно причислить и подводную лодку), осталось упомянуть только о канонерской лодкѣ.

Назначеніе этого типа—дѣйствовать противъ самыхъ слабыхъ береговыхъ укрѣпленій и войскъ, главнымъ образомъ въ рѣкахъ. Поэтому водоизмѣщеніе ихъ невелико, въ среднемъ около 1,000 тоннъ (Конспектъ, табл. 5); онѣ неглубоко сидятъ въ водѣ и обладаютъ небольшой скоростью, такъ какъ не предназначаются для боя съ судами. Напр. канонерская лодка «Sultan» (рис. 79), одна изъ тѣхъ, которыя участвовали въ послѣдней Суданской кампаніи, при водоизмѣщеніи въ 140 тоннъ сидитъ въ водѣ всего 2 фута; артиллерія ея состоитъ изъ двухъ орудій въ 3″, одной мортиры въ 4″ и четырехъ пушекъ Максима; отъ ружейнаго огня прислуга



Рис. 81. Русская броненосная канонерская лодка «Гремящій».

защищена щитами. Прежде строили канонерскія лодки нѣсколько большаго размѣра, обшивали броней и ставили на нихъ два—три орудія крупнаго калибра (Конспектъ, табл. 5, чертежъ 33), чтобы онѣ, пользуясь своимъ малымъ углубленіемъ, могли близко подходить къ береговымъ укрѣпленіямъ достаточной силы. Теперь больше такихъ лодокъ не строятъ, такъ какъ успѣшная ихъ борьба съ береговыми укрѣпленіями болѣе чѣмъ проблематична, для совмѣстныхъ же дѣйствій съ сухопутными войсками выгоднѣе болѣе мелкія лодки (черт. 34) съ малокалиберной скорострѣльной артиллеріей; для морского боя канонерскія лодки совершенно непригодны, а между тѣмъ стоимость ихъ большая. Существующія такія лодки можно причислить къ броненосцамъ береговой обороны, къ которымъ онѣ

больше и подходятъ по идеѣ, положенной въ основаніе ихъ постройки.

Наконецъ, имѣются еще въ нѣкоторыхъ флотахъ нѣсколько судовъ спеціальнаго типа, данныя для которыхъ приведены въ таблицѣ № 5-й (Конспектъ). Къ такимъ судамъ въ русскомъ флотѣ принадлежатъ минные заградители, которые (стр. 28) имѣютъ запасъ 400 минъ загражденія и особыя приспособленія для ихъ непрерывной и быстрой постановки. Минные транспорты, особенности которыхъ состоятъ въ томъ, что они, кромѣ минныхъ запасовъ, носятъ еще нѣсколько маленькихъ миноносокъ, имѣются у англичанъ («Vulcan»—6 миноносокъ, «Hecla»—4 миноноски) и у французовъ («Foudre»—8 миноносокъ); на послѣднемъ имѣется еще около двухъ верстъ плавучаго бона, для загражденія рейдовъ. У американцевъ имѣется одинъ небольшой крейсеръ, вооруженный динамитными пушками Залинскаго, но на практикѣ это оружіе оказалось столь несовершеннымъ, что этотъ типъ, будучи построенъ въ 1888 году, съ тѣхъ поръ не повторялся. Точно также американцы выстроили судно, спеціально предназначенное для тараннаго боя (черт. 35—37), почти лишенное артиллеріи (4 мелкія скорострѣлки въ 47 мм.); таранъ его устроенъ особенно прочно, верхняя палуба вся покрыта броней и для большей неуязвимости онъ въ бою погружается настолько, что надъ водой палуба возвышается всего на 1 футъ.

Минный заградитель. **Минный транспортъ.** **Динамитный крейсеръ.** **Таранъ.**

При описаніи различныхъ типовъ военныхъ кораблей указывалось, что достиженіе всякаго качества требуетъ сравнительно бо̀льшихъ усилій (бо̀льшаго процента отъ водоизмѣщенія) на небольшомъ кораблѣ сравнительно съ большимъ. Понятно поэтому, что, по мѣрѣ своего совершенствованія, корабли все увеличиваются въ размѣрахъ, совершенно независимо отъ своего типа. Явленіе это настолько всеобще, что оно принимаетъ характеръ закона, и этому закону уже подчиняются и вновь появившіяся подводныя лодки.

Прогрессъ военнаго корабля связанъ съ увеличеніемъ водоизмѣщенія.

Но тогда является вопросъ, не дошла ли величина военныхъ кораблей до предѣла, не откажется ли современная техника строить корабли больше тѣхъ, которые уже существуютъ? На этотъ вопросъ совершенно ясный отвѣтъ даетъ коммерческое судостроеніе. Въ то время, какъ самый большой изъ военныхъ кораблей вѣситъ всего 15,200 тоннъ, почтовые пароходы на линіяхъ, соеди-

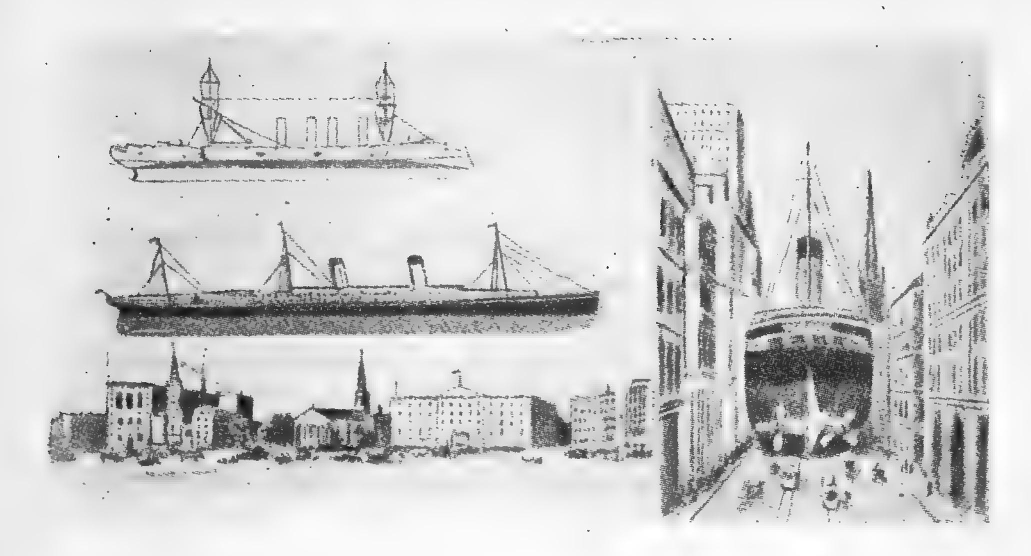


Рис. 82. Сравнительная величина одного изъ наибольшихъ представителей коммерческаго и военнаго флотовъ: Трансатлантическій пароходъ «Oceanic» вѣситъ (водоизмѣщеніе) 28,500 тоннъ. Длина его — 704 ф., ширина — 68 ф., вышина отъ дна (киля) до командпаго мостика — 75 ф., углубленіе въ водѣ — $32^1/_2$ ф. На рисункѣ представлено то пространство, которое онъ бы занялъ, будучи помѣщенъ на главной улицѣ Нью-Іорка — Бродвеѣ. — Англійскій крейсеръ «Powerful» вѣситъ 14,200 тоннъ. Длина его — 500 ф., ширина — 71 ф., углубленіе въ водѣ — 27 ф.

няющихъ Европу съ Америкой, достигли водоизмѣщенія почти вдвое большаго (рис. 82).

Если принять, что совершенствованіе корабля связано съ его увеличеніемъ и что техника даетъ еще широкій просторъ для этого увеличенія, то станетъ понятно, почему не находятъ примѣненія на практикѣ крайнія мнѣнія извѣстной школы, существующей во всѣхъ флотахъ, за исключеніемъ, кажется, германскаго

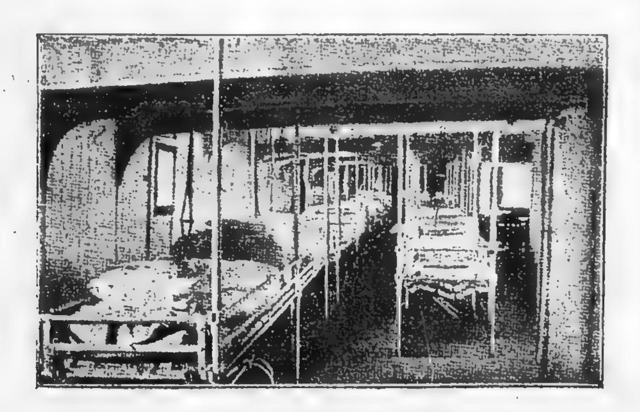


Рис. 83. Внутренность госпитальнаго корабля.

(слишкомъ ужъ нѣмцы и положительны и практичны), трактующей о томъ, что громадныя морскія чудовища — большіе корабли — должны исчезнуть и уступить мѣсто небольшимъ, легкимъ, быстроходнымъ судамъ безъ брони.

Пока замѣчается явленіе совершенно обратное, и нѣтъ никакихъ реальныхъ основаній, кромѣ болѣе или менѣе фантастическихъ представленій, которыя бы противорѣчили закону, что прогрессъ военнаго корабля — это увеличеніе его водоизмѣщенія.

Въ заключеніе описанія различныхъ типовъ военныхъ судовъ приведемъ данныя о стоимости ихъ постройки и содержанія ихъ въ плаваніи.

Стоимость постройки и плаванія судовъ.

Въ среднемъ можно считать, что при постройкѣ въ Россіи каждый тоннъ большого судна обходится 1,100 рублей, а каждый тоннъ миноносца 2,300 руб.

Такимъ образомъ, напримѣръ:

	Стоимость въ рубляхъ около:
Эскадреннаго броненосца	15.000,000
Крейсера въ 7,000 тоннъ	7.700,000
» » 3,000 »	3.500,000
Канонерской лодки «Гилякъ»	1.000,000
Эскадреннаго миноносца	700,000
Миноносца береговой обороны	200,000
Подводной лодки типа «Холландъ»	350,000

Въ эту цѣну включенъ одинъ комплектъ снарядовъ, который отдѣльно составляетъ отъ 5 до 10% стоимости всего корабля.

Заграницей постройка военныхъ кораблей обходится гораздо дешевле, нежели въ Россіи:

Стоимость одного тонна въ рубляхъ.

Государства.	Большія суда.	Миноносцы.
Англія	600—700 руб.	—
Соед. Штаты . .	550—700 »	—
Германія	650—700 »	—
Франція	800—900 »	1,200—1,500 руб.
Италія	800—900 »	1,300 руб.

Вотъ что значитъ имѣть въ странѣ развитую промышленность.

Годовое содержаніе въ плаваніи различныхъ типовъ военныхъ кораблей выражается въ такихъ цифрахъ:

	Стоимость въ рубляхъ около:
Эскадреннаго броненосца (типа «Полтава») или большого крейсера (типа «Громобой»)	550,000
Крейсера 2-го класса (типа «Адмиралъ Корниловъ») .	400,000
Броненосной канонерской лодки (типа «Гремящій»). . .	120,000
Эскадреннаго миноносца въ 350 тоннъ	60,000

III. Организація эскадры и корабля.

Раздѣленіе флота.

Флотъ дѣлится на части—активную (плавающую) и резервную (находящуюся въ портахъ).

Активная часть находится въ полной боевой готовности: она укомплектована полностью какъ людьми, такъ и матеріалами.

Плавающій корабль находится въ полной боевой готовности и въ мирное время.

Надо принять во вниманіе, что корабль иначе и плавать не можетъ, какъ имѣя полный составъ, и въ этомъ состоитъ его существенное отличіе отъ сухопутныхъ частей. Напр. пѣхотный полкъ въ составѣ мирнаго времени, т. е. приближенно въ половинномъ составѣ, можетъ существовать, можетъ обучать людей и участвовать въ маневрахъ и, въ случаѣ нужды, можетъ даже сражаться.

Для корабля—это вещь совершенно невозможная: пока онъ не будетъ имѣть свой личный составъ полностью, онъ не можетъ выйти въ море, не можетъ обучать людей, а ужъ о какомъ либо участіи въ бою, конечно, нечего и думать.

Такимъ образомъ разъ корабль плаваетъ, хотя бы это и было въ мирное время, онъ долженъ находиться въ полной боевой готовности.

Категоріи резерва.

Резервная часть флота дѣлится обыкновенно на нѣсколько категорій, въ зависимости отъ того, насколько быстро корабли, составляющіе извѣстную категорію резерва, могутъ быть приведены въ полную боевую готовность. Первая категорія резерва—это такая, которая по матеріальной части вполнѣ готова; т. е. корабли въ полной исправности, на нихъ нагружены провизія, топливо и боевые припасы, а также часть личнаго состава жи-

ветъ постоянно на корабляхъ. Остается дополнить только ихъ личный составъ, для чего нужно привезти людей съ берега или съ другихъ кораблей, напр. учебныхъ, которые по своей устарѣлости не могутъ принимать участія въ военныхъ дѣйствіяхъ. Эта категорія въ нашемъ флотѣ называется вооруженнымъ резервомъ, и принадлежащіе къ нему корабли могутъ выйти въ море черезъ 12 часовъ по объявленіи мобилизаціи.

Число призывныхъ во флотѣ гораздо менѣе, чѣмъ въ арміи.

Насколько флотъ полнѣе укомплектованъ личнымъ составомъ въ мирное время, нежели армія, что вполнѣ естественно и вызывается особенностью организаціи корабля, явствуетъ изъ нижеслѣдующей таблицы [1]).

Государства. \ Личный составъ въ тысячахъ.	Арміи.		Флота.	
	Мирное время.	Военное время.	Мирное время.	Военное время.
Англія	237	896	100	141
Японія	92	285	23	24
Франція	372,5	2.750	42,6	71
Германія	585	3.000	25	27
Италія	256	1.800	24	25
Россія	976	4.000	35,6	40

Остальныя категоріи резерва изготовляются гораздо дольше, въ зависимости отъ быстроты укомплектованія личнымъ составомъ и запасами и отъ количества работъ по исправленію матеріальной части, въ которыхъ онѣ періодически нуждаются. Такимъ образомъ, вторая категорія обыкновенно можетъ быть изготовлена къ выходу въ море въ 48 часовъ, третья — черезъ 7 — 10 дней; но всегда окажутся и такія суда, которыя могутъ быть готовы черезъ мѣсяцъ или даже черезъ гораздо большій промежутокъ времени.

Составъ боевой эскадры.

Для военныхъ дѣйствій бо́льшая часть кораблей флота соединяется въ эскадры.

Ядро эскадры составляютъ эскадренные броненосцы; для несенія развѣдочной и дозорной службы къ нимъ присоединяются крейсера,

[1]) Капит. 2 р. графъ Гейденъ. «Морской Сборникъ» 1900 г. № 4, стр. 24.

а для минныхъ атакъ и борьбы съ непріятельскими миноносцами береговой обороны — эскадренные миноносцы. Кромѣ того, при эскадрѣ состоятъ транспорты, которые берутся обыкновенно на время войны изъ коммерческаго флота и приспособляются подъ запасы угля, снарядовъ, госпитали и т. п. Лучшіе изъ коммерческихъ судовъ вооружаются артиллеріей, для чего они имѣютъ приспособленія и въ мирное время, и получаютъ названіе вспомогательныхъ крейсеровъ.

Соотношеніе между числомъ трехъ типовъ судовъ, которыя входятъ въ составъ эскадры, не можетъ быть точно опредѣлено, такъ какъ оно можетъ мѣняться въ зависимости отъ назначенія эскадры; но въ среднемъ на каждый эскадренный броненосецъ приходится 1—1$^1/_2$ крейсера и 2—3 миноносца. Число эскадренныхъ броненосцевъ въ эскадрѣ также не установлено и колеблется отъ четырехъ до двѣнадцати.

Для сообщенія кораблей между собою и для сообщенія эскадрѣ распоряженій адмирала служатъ сигналы, которые днемъ производятся флагами, а ночью — фонарями. **Сигналы.**

Флажная сигнализація состоитъ въ томъ, что всѣ буквы алфавита или извѣстное число цифръ, или какъ тѣ, такъ и другія, изображаются флагами различной формы и сочетанія цвѣтовъ. Затѣмъ изъ этихъ флаговъ составляются сочетанія по два, по три и по четыре, которыя подымаются на мачтахъ, и каждое изъ этихъ сочетаній обозначаетъ или отдѣльное слово, или цѣлую фразу (черт. 38). Всѣ эти сочетанія и соотвѣтствующія ихъ значенія расположены въ извѣстномъ стройномъ порядкѣ въ особомъ словарѣ, который называется сигнальной книгой. Для боя употребляются самыя простыя сочетанія, по два флага, и имъ именно и соотвѣтствуютъ цѣлыя фразы, которыя подобраны такъ, чтобы онѣ отвѣчали всѣмъ потребностямъ боя. **Сигналы флагами.**

Для дневной сигнализаціи употребляется еще семафоръ (черт. 39), который представляетъ изъ себя вертикальный шестъ (если онъ на мачтѣ, то шестъ изображаетъ конецъ мачты), отъ котораго могутъ откидываться два или три крыла. Каждое сочетаніе крыльевъ изображаетъ отдѣльную букву, и такимъ образомъ, производя одно сочетаніе за другимъ, можно вести какой угодно разговоръ безъ помощи сигнальной книги. Для переговоровъ на близкомъ разстояніи можно обойтись безъ семафора: матросъ съ маленькими флажками различными сочетаніями положенія рукъ относи- **Сигналы семафоромъ.**

тельно тѣла воспроизводитъ всевозможныя сочетанія двукрылаго семафора.

Ночные сигналы электрическими фонарями.

Для ночныхъ сигналовъ на мачтѣ имѣется нѣсколько фонарей, расположенныхъ одинъ подъ другимъ (черт. 40), съ такими промежутками между ними, чтобы огни на извѣстномъ разстояніи не сливались; каждый фонарь можетъ горѣть какъ краснымъ, такъ и бѣлымъ огнемъ и съ проблесками различной продолжительности. Такимъ образомъ каждый фонарь можетъ изображать любую изъ девяти цифръ, а если такихъ фонарей четыре, то можно показать какое угодно четырехзначное число; каждому же числу соотвѣтствуетъ или отдѣльное слово или цѣлая фраза.

Сигналы на дальнемъ разстояніи.

Для сигналовъ на большомъ разстояніи употребляется безпроводный телеграфъ, который имѣетъ еще то достоинство, что онъ можетъ употребляться въ туманъ, и въ большинствѣ случаевъ не выказываетъ непріятелю присутствія производящаго сигналъ.

Для этой же цѣли могутъ служить ночью ракеты различныхъ цвѣтовъ, или лучъ электрическаго фонаря, которымъ водятъ по небу.

Организація командованія на эскадрѣ.

Чтобы выяснить организацію высшаго командованія на эскадрѣ, необходимо остановиться на сравненіи сухопутной и морской обстановки въ этомъ отношеніи.

Принципы, положенные въ основаніе организаціи высшаго командованія на сухомъ пути.

На сухомъ пути въ основаніе организаціи высшаго командованія положены два принципа. Первый, по выраженію Наполеона, состоитъ въ томъ, что предѣлъ человѣческихъ способностей таковъ, что начальникъ не можетъ непосредственно управлять болѣе, чѣмъ пятью единицами. Второй заключается въ томъ, что начальникъ, имѣющій у себя въ подчиненіи нѣсколько частей, непосредственно не командуетъ ни одной изъ нихъ, т. е. напр. начальникъ дивизіи не командуетъ ни однимъ изъ полковъ, входящихъ въ составъ дивизіи.

Существованіе этихъ принциповъ прямо вызывается сухопутной обстановкой.

Командующій арміей или даже значительнымъ отрядомъ, обыкновенно, не видитъ всѣхъ отдѣльныхъ частей, а потому принужденъ дѣйствовать не на основаніи того, что онъ самъ видитъ, а на основаніи донесеній, которыя онъ получаетъ отъ частныхъ начальниковъ, и каждому изъ нихъ онъ долженъ посылать отдѣльное приказаніе, хотя бы оно и было общее для нихъ всѣхъ. Это проведеніе мысли начальника по всѣмъ частямъ подчиненной ему силы — одна изъ причинъ необходимости обширнаго штаба.

Замѣчу, что указать что либо своимъ примѣромъ, увлечь напр. за собой армію, сухопутный начальникъ не можетъ, такъ какъ она еще менѣе его видитъ, нежели онъ ее.

Отличіе обстановки морского боя отъ сухопутнаго.

На морѣ это не такъ. Во время боя, благодаря ровной водной поверхности, адмиралъ легко обнимаетъ однимъ взглядомъ всю свою эскадру. Поднятый на адмиральскомъ кораблѣ сигналъ сразу всѣмъ виденъ. Онъ легко можетъ показать движеніемъ своего корабля, ставши во главѣ эскадры, куда онъ хочетъ ее вести и что ей нужно дѣлать; чтобы при этомъ не произошло никакого недоразумѣнія, онъ очень быстро можетъ оповѣстить эскадру сигналами: «слѣдовать за мной» или «слѣдовать моимъ дѣйствіямъ».

Имѣется еще одно крупное различіе между сухопутной и морской обстановкой.

Армія обладаетъ, сравнительно съ флотомъ, очень малою подвижностью. Для нея годятся лишь опредѣленныя позиціи, зависящія отъ мѣстности, мѣсто боя опредѣляется заранѣе. Посредствомъ рекогносцировокъ позиція непріятеля можетъ быть въ большей или меньшей степени изучена, хотя бы приближенно, можетъ быть опредѣлена сила непріятеля, можетъ быть намѣченъ ключъ позиціи, и слишкомъ быстро все это измѣниться не можетъ, хотя бы изъ-за сравнительно малой подвижности войскъ.

Поэтому каждый бой на сухомъ пути, раньше чѣмъ разыграться, можетъ и долженъ быть подготовленъ и, вмѣстѣ съ подготовкой, бой занимаетъ значительное время. Такимъ образомъ, сухопутный начальникъ можетъ не видѣть своихъ войскъ, или, вѣрнѣе говоря, можно съ этимъ еще мириться, и можетъ руководить ими посредствомъ длительной системы передачи приказаній (по командѣ): *у него есть на это время.*

Прогрессъ въ военной техникѣ ничего въ этомъ не измѣняетъ. Чѣмъ больше совершенствуется оружіе, чѣмъ дальше стрѣляютъ пушки и ружья, тѣмъ съ болѣе дальнихъ дистанцій начинается бой, тѣмъ большій періодъ времени уходитъ на его подготовку. Теперь войска противниковъ сойдутся грудь съ грудью черезъ гораздо большее время послѣ начала боя, чѣмъ прежде: дистанція начала боя увеличилась вслѣдствіе усовершенствованія оружія, а скорость передвиженія войскъ на полѣ сраженія осталась та же; да пожалуй даже движеніе ихъ впередъ замедлилось, такъ какъ при каждой остановкѣ приходится еще окапываться, вслѣдствіе увеличенія разрушительнаго дѣйствія огня. Вмѣстѣ съ тѣмъ сред-

ства для передачи приказаній на сухомъ пути значительно усовершенствовались: наравнѣ съ прежними ординарцами дѣйствуютъ телеграфъ, геліографъ, телефонъ, самокатчики, даже собаки и т. п.

Итакъ, времени теперь у сухопутнаго начальника для распоряженій больше, а средства для передачи ихъ сдѣлались богаче. Поэтому система передачи приказаній по командѣ, являясь необходимою, вслѣдствіе увеличенія числа войскъ, дѣйствующихъ на одномъ полѣ сраженія, вмѣстѣ съ тѣмъ и возможна; а потому сохраняетъ полный смыслъ и формула Наполеона.

На морѣ все это не такъ. Флотъ очень подвиженъ и становится все подвижнѣе не только въ стратегическомъ смыслѣ (въ которомъ гораздо подвижнѣе становится и сухопутная сила, благодаря желѣзнымъ дорогамъ), но и въ тактическомъ — на полѣ сраженія.

На морѣ почти всякій его пунктъ безразлично годенъ для боя; встрѣча флотовъ можетъ произойти совершенно неожиданно; бой можетъ начаться черезъ какой нибудь часъ послѣ того, какъ откроется непріятель; подготовительнаго періода можетъ и не быть вовсе, если того не захочетъ болѣе быстроходный; позиція (строй) непріятеля можетъ измѣниться въ нѣсколько минутъ; пунктъ, куда можно или слѣдуетъ сосредоточить свою силу, тоже можетъ быстро перемѣститься.

Между тѣмъ средства для передачи приказаній почти не прогрессируютъ: несмотря на все увеличивающуюся подвижность кораблей и быстроту хода боя, — это все тѣ же флаги. Да оно и понятно: корабли раздѣлены водой и движутся, а потому — никакихъ средствъ передачи приказаній, кромѣ оптическихъ, себѣ представить нельзя; надо замѣтить, что вслѣдствіе движенія кораблей и качки геліографъ, напр., на морѣ непримѣнимъ.

Такимъ образомъ, въ морскомъ бою для передачи приказаній по командѣ времени нѣтъ.

Здѣсь на первое мѣсто долженъ быть поставленъ принципъ, что весь флотъ, участвующій въ бою, находится, пока онъ маневрируетъ, непосредственно въ рукахъ главнокомандующаго, безъ всякихъ передаточныхъ инстанцій, пока разстояніе между противниками настолько не уменьшится, что флоты начнутъ смѣшиваться.

Тогда спрашивается, какія же существуютъ основанія для раздѣленія эскадры и для организаціи высшаго командованія?

Раздѣленіе эскадры.

Во-первыхъ, эскадра раздѣляется по типамъ, такъ какъ назначеніе различныхъ типовъ въ бою различно, и надо имъ дать отдѣльныхъ начальниковъ, чтобы изъ судовъ каждаго типа извлечь наибольшую пользу и чтобы одни не стѣсняли другихъ. Такъ какъ въ каждую эскадру входятъ три типа судовъ, то вотъ уже являются три частныхъ начальника.

Во-вторыхъ, среди кораблей каждаго типа могутъ быть суда различной по времени постройки, и если они, напр., сильно различаются по своему ходу, то надо ихъ раздѣлить,— опять, чтобы одни не стѣсняли другихъ.

Наконецъ, если бы мы себѣ даже представили эскадру, составленную изъ вполнѣ однотипныхъ судовъ, придется ее раздѣлить на части и поставить во главѣ ихъ отдѣльныхъ начальниковъ, чтобы, напр., при составленіи плана имѣть кому поручить выполненіе отдѣльныхъ его частей, или чтобы при нарушеніи или распаденіи строя были начальники, которые, собравъ вокругъ себя окружающіе ихъ корабли, могли съ ними дѣйствовать самостоятельно, руководствуясь конечными цѣлями, поставленными имъ главнокомандующимъ.

Такимъ образомъ, строгой формулировки въ раздѣленіи эскадры для подчиненія ея частей отдѣльнымъ начальникамъ нѣтъ; они командуютъ, въ зависимости отъ обстоятельствъ, и тремя и десятью судами. Напр., при Лиссѣ частные начальники имѣли подъ своей командой отъ 7 до 8 судовъ; при Ялу японцы — отъ 4 до 6, китайцы — 12; во время послѣдней испано-американской войны американцы — отъ 6 до 14 судовъ.

Начальникъ эскадры вмѣстѣ съ тѣмъ непосредственно командуетъ и одной изъ ея частей.

Затѣмъ, выше было указано еще на то, что на сухомъ пути начальникъ не командуетъ самъ непосредственно никакою изъ находящихся подъ его командою частей; да это и понятно, хотя бы въ силу того, что онъ ни съ одною частью неразрывно не связанъ, да не было бы никакого смысла его съ нею и связывать. Притомъ, онъ имѣетъ полную возможность передвигаться отъ одной части къ другой и быть тамъ, гдѣ это считаетъ наиболѣе важнымъ.

На морѣ адмиралъ, волею судебъ, неизмѣнно связанъ съ тѣмъ кораблемъ, на которомъ находится, или, какъ мы выражаемся, на которомъ онъ держитъ свой флагъ; перебраться съ одного корабля на другой во время боя дѣло почти невозможное, а выводить корабль изъ строя и переходить съ нимъ съ мѣста на мѣсто — это значитъ ослаблять строй; тогда какъ на сухомъ пути

начальникъ не связанъ ни съ однимъ ружьемъ, ни съ одной пушкой своей части.

Поэтому главнокомандующій и слѣдующіе за нимъ частные начальники непосредственно командуютъ той частью, въ которой находится ихъ корабль. Представимъ себѣ (черт. 41), что эскадра состоитъ изъ 12 броненосцевъ и 12 крейсеровъ, причемъ броненосцы раздѣлены еще, въ свою очередь, на двѣ части *C* и *D*, по скорости своего хода, а крейсера тоже на двѣ части *A* и *B*—на броненосные и неброненосные. Положимъ, каждой частью командуетъ адмиралъ, который держитъ свой флагъ на передовомъ (головномъ) кораблѣ (*c*, *d*, *a* и *b*) своей части. Если бы теперь понадобилось имѣть особаго начальника для броненосцевъ и для крейсеровъ, то имъ пришлось бы держать свой флагъ на корабляхъ *c* и *a*, на которыхъ оказалось бы по два адмирала; а для начальника всей эскадры опять мы не найдемъ другого мѣста, какъ на кораблѣ *c*, на которомъ окажутся, такимъ образомъ, уже три адмирала. Безполезность находиться на одномъ кораблѣ двумъ, а тѣмъ болѣе тремъ адмираламъ очевидна, а потому, въ данномъ случаѣ, начальникъ эскадры непосредственно командуетъ и первымъ отрядомъ (*C*)—броненосцевъ, а начальникъ крейсеровъ отрядомъ (*A*)—броненосныхъ крейсеровъ.

Такимъ образомъ, вмѣсто семи генераловъ, которые понадобились бы на сухомъ пути, можно обойтись всего четырьмя адмиралами.

Переходъ командованія эскадрой въ бою.

Очень сложный вопросъ на морѣ—это переходъ командованія въ случаѣ смерти или серьезной раны адмирала; тѣмъ болѣе, что адмиралъ долженъ быть замѣщенъ очень быстро, въ виду быстроты хода боя.

Для сухопутнаго сраженія этотъ вопросъ представляетъ далеко не столь большую важность, какъ для морского. Дѣйствительно, на сухомъ пути командующіе арміей находятся во время боя въ бо̀льшей или меньшей безопасности, и случаи ихъ смерти въ сухопутныхъ сраженіяхъ сравнительно рѣдки.

На морѣ это далеко не такъ. Начальники эскадры находятся со всѣми въ одинаково опасномъ положеніи и выбытіе ихъ изъ строя имѣетъ такую же степень вѣроятности, какъ и любого изъ нижнихъ чиновъ. Укажемъ, напр., на выбывшихъ изъ строя во время сраженія адмираловъ—начальниковъ эскадръ: Нельсона, Гравину (Трафальгаръ), Рюйтера (Агоста), Брюэса (Абукиръ), Османа-паши

(Синопъ) и наконецъ адмирала Витгефта въ сраженіи у Портъ-Артура. Начальникъ эскадры можетъ остаться живъ, но корабль можетъ оказаться столь поврежденнымъ, что онъ или тонетъ, или сдается въ плѣнъ, и тогда начальнику эскадры остается, въ большинствѣ случаевъ, лишь раздѣлить участь корабля, такъ какъ къ этому времени на немъ едва ли останется цѣлою хоть одна шлюпка, на которой можно бы было переѣхать на другой корабль. Именно такимъ образомъ попали въ плѣнъ главнокомандующіе флотомъ — Вильневъ (Трафальгаръ) и графъ де Грассъ (Доминика). Имѣя въ распоряженіи только флажные сигналы для переговоровъ со своими судами, начальникъ эскадры легко можетъ лишиться всякой возможности передать свои намѣренія; въ такомъ положеніи оказались въ самомъ началѣ боя адмиралы — Нахимовъ (Синопъ) и Тингъ (Ялу), когда на ихъ корабляхъ приспособленія для сигналовъ оказались поврежденными первыми же непріятельскими выстрѣлами. Съ главнокомандующимъ на сухомъ пути этого случиться не можетъ, такъ какъ выбывшіе изъ строя ординарцы могутъ быть замѣнены другими.

Начальникъ эскадры долженъ находиться на сильномъ и хорошо защищенномъ кораблѣ.

Въ виду трудности перехода командованія на морѣ, приходится какъ можно надежнѣе укрывать адмирала, а для этого онъ долженъ находиться на одномъ изъ самыхъ большихъ, сильно защищенныхъ и хорошо оборудованныхъ кораблей. Для него должна быть устроена особая, защищенная толстой броней боевая рубка, и его корабль долженъ имѣть возможность продержаться какъ можно дольше.

Въ случаѣ, если начальникъ эскадры выбудетъ изъ строя, командованіе переходитъ къ его начальнику штаба, хотя бы онъ былъ и моложе слѣдующихъ за командующимъ эскадрой начальниковъ, такъ какъ онъ до самаго послѣдняго момента посвящается въ намѣренія начальника эскадры. Переходъ же командованія къ адмиралу, находящемуся на другомъ кораблѣ, потребовалъ бы много времени и вызвалъ бы не мало затрудненій: напр., когда этотъ корабль удалился, причемъ могло бы оказаться, что находящійся на немъ адмиралъ уже выбылъ изъ строя, и т. п.

Организація управленія кораблемъ въ бою.

Отдѣльнымъ кораблемъ управляетъ его командиръ, котораго мѣсто въ бою на самомъ верху, въ боевой рубкѣ (рис. 47). Второе лицо на кораблѣ — это такъ называемый старшій офицеръ, который опредѣленнаго мѣста въ бою не имѣетъ: онъ или обходитъ весь корабль, наблюдая за общимъ порядкомъ, или находится на

мѣстѣ, указанномъ ему командиромъ, или гдѣ особо важныя обстоятельства требуютъ его присутствія, напр. при тушеніи серьезнаго пожара. Рядомъ съ командиромъ находится только артиллерійскій офицеръ, управляющій, подъ общимъ его руководствомъ, огнемъ артиллеріи, и штурманскій офицеръ, помогающій командиру въ управленіи путемъ корабля. Остальные офицеры разсѣяны по всему кораблю, находясь въ отдѣльныхъ другъ съ другомъ несообщающихся клѣткахъ — казематахъ, башняхъ, машинахъ, кочегарняхъ, погребахъ и т. под., такъ что, въ общемъ, какъ никто почти не видитъ командира во время боя, такъ и онъ никого не видитъ и съ различными частями корабля сносится только посредствомъ переговорныхъ трубъ, звонковъ и телефоновъ. Поэтому на кораблѣ, опять въ противоположность небольшимъ частямъ войскъ на сухомъ пути, командиръ не можетъ никого воодушевить и увлечь своимъ примѣромъ: во-первыхъ потому, что его никто не видитъ, а во-вторыхъ — онъ неподвиженъ, и также должны оставаться неподвижными на своихъ мѣстахъ всѣ его подчиненные.

Переходъ командованія на кораблѣ.

Одинъ изъ важнѣйшихъ вопросовъ организаціи управленія кораблемъ въ бою — замѣна командира, выбывшаго изъ строя, котораго надо замѣстить прямо моментально, и притомъ такимъ человѣкомъ, который вполнѣ въ курсѣ дѣла. Вообразите напр., что командиръ выбылъ изъ строя въ моментъ нанесенія или уклоненія отъ тараннаго удара,— достаточно ошибиться на нѣсколько секундъ (стр. 6) въ маневрированіи, чтобы самую лучшую позицію корабля превратить для него въ самую опасную.

На сухомъ пути переходъ командованія и въ небольшихъ частяхъ войскъ не представляетъ затрудненія. Напр., если выбылъ изъ строя командиръ батальона, то происходитъ это у всѣхъ на глазахъ, всѣ видятъ и сознаютъ, что̀ дѣлаетъ въ этотъ моментъ батальонъ, и старшій изъ офицеровъ можетъ моментально принять командованіе и продолжать руководить батальономъ.

На кораблѣ же почти всѣ офицеры, находясь въ отдѣльныхъ закрытыхъ помѣщеніяхъ, будутъ имѣть очень смутное представленіе о томъ, что въ каждый моментъ дѣлаетъ корабль. Замѣнить командира долженъ старшій офицеръ, но для этого онъ долженъ быть вблизи его, видѣть каждое его движеніе, да и морской уставъ предписываетъ, чтобы командиръ непрерывно посвящалъ старшаго офицера во всѣ свои намѣренія. Вмѣстѣ съ тѣмъ его нельзя помѣстить вмѣстѣ съ командиромъ въ боевой рубкѣ, такъ какъ,

очевидно, попавшій туда современный снарядъ выведетъ изъ строя одновременно всѣхъ находящихся тамъ людей. Такимъ образомъ очень мудрено придумать подходящее мѣсто въ бою для старшаго офицера, и до сихъ поръ этотъ вопросъ остается неразрѣшеннымъ. Предполагаютъ, напр., имѣть боевую рубку въ два этажа, раздѣленныхъ рѣшетчатымъ поломъ, чтобы командиръ и долженствующее замѣнить его лицо могли переговориваться голосомъ, или имѣть рядомъ двѣ боевыя рубки, и т. п.

Пока же, въ виду большой трудности замѣнить командира и большой опасности для корабля отъ вывода командира изъ строя, стараются его какъ можно лучше защитить.

Роль боевой рубки на кораблѣ.

Однако не только для защиты командира существуетъ боевая рубка. Такъ какъ современный корабль, вслѣдствіе скорострѣльности артиллеріи и громаднаго разрушительнаго фугаснаго дѣйствія снарядовъ, раздѣляется на массу клѣтокъ, изолированныхъ другъ отъ друга, то управлять имъ можно только посредствомъ сѣти переговорныхъ средствъ; пунктъ же, откуда выходятъ всѣ провода, т. е. боевую рубку, вполнѣ справедливо можно назвать мозгомъ корабля, а всѣ эти провода—его нервами, и понятно, какъ тщательно нужно охранять эти важные органы.

Центральный постъ.

Для этого сама боевая рубка защищается самой толстой броней, затѣмъ провода изъ нея идутъ по броневой трубѣ (стр. 88, черт. 24 и рис. 47) до броневой палубы и входятъ сначала въ такъ называемый центральный постъ, въ которомъ каждый изъ нихъ отдѣляетъ отростокъ, и затѣмъ они уже расходятся подъ броневой палубой по всѣмъ частямъ корабля; при этомъ, если какая либо часть, напр. кормовая башня, соединена съ боевой рубкой какъ переговорной трубой, такъ и телефономъ, то изъ центральнаго поста до башни эти провода идутъ по разнымъ сторонамъ корабля, а не рядомъ, такъ какъ иначе они могли бы быть повреждены одновременно. Если будетъ сбита боевая рубка, то надо установить сообщеніе между новымъ пунктомъ, откуда будутъ управлять кораблемъ, съ центральнымъ постомъ; а оттуда находящійся тамъ офицеръ уже будетъ, пользуясь отростками проводовъ, передавать распоряженія во всѣ части корабля. Между тѣмъ, если бы не было центральнаго поста, пришлось бы устанавливать новый способъ сообщенія со всѣми частями корабля, что̀, конечно, невозможно, и управленіе кораблемъ приняло бы характеръ полнѣйшаго хаоса.

Каждая часть на кораблѣ, кромѣ машины и руля, должна быть подготовлена къ самостоятельному дѣйствію въ бою.

Однако, какія бы ни были приняты мѣры для охраны нервовъ корабля, они все-таки могутъ оказаться перерѣзанными. Въ виду этого прилагаются всѣ усилія къ такой организаціи каждой части, чтобы она была способна къ самостоятельнымъ дѣйствіямъ съ того момента, какъ она окажется изолированной вслѣдствіе поврежденія проводовъ. Для этого соотвѣтственнымъ образомъ подготовляется личный составъ: наводчики (комендоры) пріучаются къ глазомѣрному опредѣленію разстояній; стараются снабдить каждую группу орудій, находящихся въ томъ же помѣщеніи, своимъ особымъ погребомъ для снарядовъ и зарядовъ и т. п. Однако имѣется такія двѣ части на кораблѣ, которыя никогда не могутъ получить самостоятельности — это машина и, въ особенности, руль, когда, вслѣдствіе разрушенія рулевого колеса (штурвала) наверху, приходится рулевого ставить подъ броневой палубой (у боевого штурвала); тамъ онъ не видитъ окружающаго пространства и, очевидно, не можетъ шевельнуть рулемъ безъ приказанія управляющаго кораблемъ наверху.

Рулевой приборъ.

Поэтому прилагаются особыя заботы для удобнѣйшаго и безопаснѣйшаго сообщенія именно съ этими частями. Напр., для сообщенія съ рулевымъ, находящимся подъ броневой палубой, имѣется предложенный русскимъ офицеромъ капитаномъ 2 ранга Ивковымъ приборъ, который даетъ не только возможность сверху совершенно свободно руководить рулевымъ, но позволяетъ еще послѣднему, не видя цѣли, по которой корабль стрѣляетъ, держать ее все время на указанномъ направленіи обстрѣла корабля. Приборъ этотъ (черт. 42) систоитъ изъ двухъ металлическихъ круговъ *a* и *b;* первый раздѣленъ на градусы и прикрѣпленъ неподвижно къ тумбѣ *c,* которая устанавливается въ томъ пунктѣ, изъ котораго управляютъ кораблемъ, такъ, чтобы нулевыя дѣленія совпадали съ вертикальной плоскостью, раздѣляющей корабль пополамъ отъ носа до кормы (діаметральная плоскость); второй кругъ *(b),* вращающійся на концахъ того же діаметра, имѣетъ два указателя *dd,* и въ центрѣ его укрѣплена визирная линейка *e* съ двумя мишенями. Другая часть прибора представляетъ изъ себя коробку *f* въ видѣ сектора, въ которой ходитъ стрѣлка *g* по раздѣленной дугѣ *h.* Между обѣими частями прибора циркулируетъ электрическій токъ по проводникамъ *l.* Дѣйствіе этого прибора такое. Положимъ, наивыгоднѣйшее направленіе, по которому мы хотимъ видѣть противника (напр. по этому направленію стрѣляетъ наиболь-

шее количество нашихъ орудій, и защита нашего корабля такова, что попадающіе въ его бортъ по этому направленію снаряды причиняютъ кораблю наименьшій вредъ), составляетъ съ діаметральной плоскостью уголъ въ 60°; тогда устанавливаютъ и закрѣпляютъ кругъ *b* такъ, чтобы указатель *d* пришелся противъ дѣленія 60°, а визирную линейку *e* направляютъ на нуль; очевидно, теперь нужно корабль повернуть такъ, чтобы линейка *e* совпадала съ направленіемъ указателей *dd*. Для этого въ данномъ случаѣ надо повернуть носъ корабля въ правую сторону, и приборъ такъ устроенъ, что въ этотъ моментъ стрѣлка *g* будетъ показывать рулевому, что надо вращать штурвалъ такимъ образомъ, чтобы корабль поворачивался направо. Какъ только визирная линейка совпадаетъ съ направленіемъ *dd*, стрѣлка *g* покажетъ нулевое дѣленіе, т. е. руль прямо.

Такимъ образомъ рулевому надо заботиться лишь о томъ, чтобы все время держать стрѣлку *g* на нулевомъ дѣленіи, а наблюдателю наверху надо только все время направлять визирную линейку *e* на цѣль. Желая перемѣнить направленіе на цѣль, надо только переставить кругъ *b*, и рулевой совершенно автоматично будетъ все время удерживать цѣль на новомъ направленіи отъ своего корабля.

На случай поврежденія тумбы снарядами, необходимо имѣть ихъ нѣсколько въ запасѣ, а установка ихъ въ любомъ мѣстѣ дѣлается почти моментально.

БОЙ НА МОРѢ.

I. Одиночный бой.

Характерныя особенности морского боя.

Отличіе обстановки морского боя отъ сухопутнаго — почти полное отсутствіе вліянія элемента мѣстности и полная свобода передвиженій по всѣмъ направленіямъ. Противники полностью другъ у друга на виду, а потому никакія засады, никакія военныя хитрости непримѣнимы; развѣ миноносцы до времени скрываются за высокими бортами большихъ кораблей.

Противникъ весь виденъ съ очень большого разстоянія. Если невидны корпуса кораблей, видны ихъ мачты, наконецъ, виденъ дымъ изъ трубъ, если уголь не бездымный, а не всегда таковой раздобудешь во время войны; въ послѣднемъ случаѣ противникъ можетъ быть, при благопріятныхъ обстоятельствахъ погоды, открытъ съ громадныхъ разстояній—до 70 верстъ [1]).

На разстояніи 15—17 верстъ (10—12 миль) противникъ уже виденъ довольно ясно, а начиная съ 8—10 (40—50 кабельтововъ) можно уже открывать огонь почти изо всѣхъ пушекъ крупнаго и средняго калибровъ, какъ это и дѣлали въ русско-японскую войну.

Другая отличительная особенность морского боя — это быстрое сближеніе противниковъ. Если первоначальное разстояніе между ними 15—17 верстъ, и послѣ того они пойдутъ другъ другу навстрѣчу со скоростью 15-ти узловъ (26¹/₄ верстъ), каковая для современныхъ судовъ можетъ считаться средней, то черезъ 8 минутъ они уже могутъ открыть огонь, а еще черезъ 5—6 минутъ

---

[1]) Съ такого разстоянія (40 миль) китайцы увидѣли идущій японскій флотъ при Ялу.

они сойдутся уже на дистанцію дѣйствительнаго артиллерійскаго боя (5 верстъ); еще черезъ 5 минутъ—пройдутъ другъ мимо друга и будутъ въ состояніи пустить въ дѣло мины и таранъ.

Задержать такое быстрое сближеніе можно только тѣмъ, что повернуть къ непріятелю корму и уходить; это не значитъ *отступать*, и дѣлается лишь для того, чтобы или оставаться отъ противника на томъ же разстояніи, или дѣлать сближеніе съ нимъ болѣе медленнымъ, если это почему либо выгодно. Въ виду этого, очевидно, сила кормового огня корабля должна быть такая же, какъ и огня по носу.

Обратимся теперь къ вопросу о томъ, какими соображеніями можно руководствоваться при выборѣ позиціи въ морскомъ бою.

Выборъ позиціи относительно направленія вѣтра.

При свѣжемъ вѣтрѣ и большой волнѣ выгоднѣе направить свой корабль противъ вѣтра и заставить противника слѣдовать за собой, т. е. значитъ опять выгоднѣе въ этомъ случаѣ сражаться кормой. Дѣйствительно, носовая артиллерія противника будетъ обдаваться волнами и брызгами и дѣйствіе ея будетъ сильно стѣснено; кормовая же артиллерія, до которой не будутъ достигать части волнъ, разбивающихся о носъ корабля, будетъ дѣйствовать совершенно свободно. Затѣмъ, вслѣдствіе поднятія воды передъ носомъ корабля, пробоина въ носовой части у поверхности воды гораздо опаснѣе, нежели таковая же въ кормовой части.

Выборъ позиціи относительно солнца.

Такъ какъ морской бой главнымъ образомъ артиллерійскій, то очень важно облегчить себѣ прицѣлку и опредѣленіе разстояній и, насколько возможно, затруднить это для противника; а въ этомъ отношеніи большую роль играетъ положеніе солнца относительно направленія огня. Очень выгодно имѣть солнце за спиной, въ особенности когда оно—утромъ или вечеромъ—невысоко надъ горизонтомъ. Это въ особенности важно при боѣ корабля съ береговымъ укрѣпленіемъ, такъ какъ корабль, имѣя за собой иниціативу боя, можетъ выбрать именно такое время дня, когда солнце будетъ свѣтить береговымъ артиллеристамъ прямо въ глаза.

Выборъ позиціи относительно берега.

Если бой происходитъ вблизи берега, выгоднѣе занять позицію между нимъ и противникомъ, такъ какъ послѣдній будетъ гораздо яснѣе вырисовываться на фонѣ открытаго горизонта; лежащій же сзади берегъ, въ особенности высокій, значительно скрадываетъ контуры корабля. Кромѣ того, если за противникомъ находится чистый горизонтъ, имѣется особый способъ для нахожденія высоты

его мачтъ, что въ свою очередь служитъ данной для опредѣленія разстояній до него.

Какую часть кораблю выгоднѣе обращать къ противнику.

Теперь спрашивается, какъ выгоднѣе поворачиваться къ противнику—бокомъ (бортомъ), или своими оконечностями (носомъ или кормой)?

Уголъ, одна сторона котораго лежитъ въ діаметральной плоскости (вертикальная плоскость, которая разсѣкаетъ корабль вдоль на двѣ одинаковыя части), а другая—направлена на противника, называется *курсовымъ угломъ* и считается обыкновенно въ обѣ стороны до 180°. Если A (черт. 43)—нашъ корабль, а B—противникъ; когда B находится въ B_1, то какъ мы, такъ и онъ видимъ другъ друга подъ одинаковыми курсовыми углами $= B_5AB_1$; если онъ будетъ занимать положеніе B_2 или B_4, мы будемъ видѣть его подъ курсовымъ угломъ $= 90°$, или, какъ принято говорить, мы будемъ его видѣть — *на правомъ или лѣвомъ траверсѣ;* онъ же въ первомъ случаѣ будетъ насъ видѣть подъ острымъ курсовымъ угломъ (впереди траверса). При положеніяхъ противника B_3 или B_5, мы будемъ его видѣть подъ курсовыми углами 0° или 180°, а онъ въ первомъ случаѣ будетъ видѣть насъ подъ тупымъ курсовымъ угломъ (позади траверса), а во второмъ—на траверсѣ.

Курсовой уголъ.

Мы видѣли, что для полнаго развитія артиллерійской силы корабля нѣтъ надобности имѣть противника на траверсѣ (стр. 85 черт. 31 и 32); напр. для французскаго броненосца «Suffren» достаточно видѣть противника подъ курсовыми углами отъ 45° до 135°, а для англійскаго «Venerable»—отъ 60° до 120°, т. е. нѣтъ надобности повертываться къ противнику совсѣмъ бокомъ, и достаточно повернуться къ нему правымъ или лѣвымъ плечомъ.

Въ смыслѣ же защиты много говоритъ за то, что выгоднѣе имѣть противника по носу или по кормѣ, нежели видѣть его по траверсу; т. е. выгоднѣе, чтобы непріятельскіе снаряды стремились проницать нашъ корабль по его длинѣ, нежели поперекъ.

Во-первыхъ, мы представляемъ тогда меньшую цѣль. Во вторыхъ, такъ какъ, въ общемъ, броня расположена главнымъ образомъ вдоль корабля, гораздо бо̀льшее количество снарядовъ будетъ ударять въ нее подъ угломъ, а слѣдовательно наша броня будетъ насъ лучше укрывать. Затѣмъ, всѣ снаряды теперь разрывные [1]),

[1]) Англійскія орудія большого калибра снабжаются небольшимъ количествомъ сплошныхъ снарядовъ, но въ другихъ флотахъ ихъ нѣтъ, такъ какъ дѣйствіе ихъ слишкомъ слабо сравнительно съ дѣйствіемъ снаряженнаго бронебойнаго снаряда.

а потому при ударѣ о корабль они взрываются и далеко внутрь корабля пролетѣть не могутъ, дѣйствуя тамъ одними осколками, не имѣющими большой пробивной силы.

Поэтому попавшіе по направленію съ носа или кормы снаряды тамъ и произведутъ свое разрушительное дѣйствіе, а между тѣмъ въ носу и въ кормѣ въ надводной части корабля совсѣмъ нѣтъ жизненныхъ частей, которыя всѣ сосредоточены въ средней части корабля, и если туда ударитъ снарядъ, то, проникнувъ даже недалеко внутрь, онъ можетъ нанести серьезный вредъ. При обращеніи же къ противнику носомъ или кормой, попаданіе въ середину корабля маловѣроятно.

Единственная невыгода принимать выстрѣлы противника вдоль корабля заключается въ томъ, что небольшіе его перелеты будутъ всетаки попадать, такъ какъ корабль по длинѣ представляетъ довольно большое протяженіе—60—70 саженъ. Это обстоятельство получаетъ еще большее значеніе въ виду того, что главная неточность стрѣльбы въ морѣ происходитъ отъ неточно извѣстнаго разстоянія, по направленію же—ошибки въ стрѣльбѣ сравнительно очень небольшія.

Въ окончательномъ выводѣ корабль никогда въ бою не будетъ стремиться держать своего противника на траверсѣ, такъ какъ въ смыслѣ защиты это скорѣе невыгодно, а для развитія наибольшей силы артиллеріи безполезно, такъ какъ ее можно развить, имѣя противника и впереди и позади траверса.

Законъ дистанціи.

Относительно наивыгоднѣйшей для корабля дистанціи въ артиллерійскомъ бою существуетъ такой законъ: *въ чемъ бы вы ни были сильнѣе противника, это ведетъ къ тому, что вамъ выгоднѣе большая дистанція; болѣе слабому, напротивъ,—выгоднѣе меньшая дистанція боя.*

Напр., если при другихъ равныхъ условіяхъ ваша артиллерія новѣе, а слѣдовательно мѣткобойнѣе и сильнѣе, можно выбрать такое разстояніе, что вы можете хорошо попадать, а артиллерія противника окажется уже недостаточно мѣтка и сильна на этомъ разстояніи. На короткой же дистанціи разница въ мѣткобойности и сильнобойности не будетъ столь замѣтна, а потому вашему противнику, въ данномъ случаѣ, такая дистанція будетъ выгодна. Если ваша артиллерійская прислуга лучше обучена и она лучше стрѣляетъ, вамъ лучше выбрать бо̀льшую дистанцію, на которой попадать труднѣе, на короткой же дистанціи и плохо обученные

люди будутъ попадать хорошо въ такую громадную цѣль, какую представляетъ изъ себя корабль.

Возьмемъ еще такой случай, что защита ваша надежнѣе, напр. броня толще, чѣмъ у противника. Тогда вы можете выбрать такую дистанцію, что артиллерія противника окажется безсильна противъ вашей брони, ваши же снаряды будутъ свободно пробивать его болѣе тонкую броню. На короткой дистанціи преимущество это будетъ утеряно, такъ какъ, все уменьшая разстояніе, можно дойти до такого, на которомъ какъ тонкая, такъ и толстая броня одинаково будутъ пробиваться.

Зависимость дистанціи отъ рода снарядовъ.

Наконецъ, представьте себѣ, что ваше преимущество состоитъ въ томъ, что вы представляете изъ себя меньшую цѣль вслѣдствіе того, что вашъ корабль меньше, нежели корабль противника. Опять вамъ выгоднѣе бо́льшая дистанція, такъ какъ для васъ противникъ будетъ представлять еще хорошую цѣль, ему же попадать въ васъ будетъ крайне трудно; на короткомъ же разстояніи ощутительной разницы въ трудности попаданія не будетъ.

Все, что говорено было выше о дистанціи, относилось до артиллеріи вообще, теперь же перейдемъ въ нѣкоторыя частности.

Бронебойный снарядъ, котораго главное назначеніе—пробивать броню, тѣмъ дѣйствительнѣе, чѣмъ съ меньшаго разстоянія и чѣмъ подъ бо́льшимъ угломъ онъ ударитъ въ броню. Затѣмъ важно, чтобы онъ ударилъ именно въ ту часть корабля, которая недоступна для фугасныхъ снарядовъ; если онъ проникнетъ въ слабо защищенную часть корабля—это будетъ убытокъ, такъ какъ попавшій въ это мѣсто фугасный снарядъ нанесъ бы гораздо бо́льшее разрушеніе, благодаря бо́льшему количеству сильно взрывчатаго вещества. Выбрать же опредѣленную точку для удара на большомъ разстояніи невозможно, и если это и доступно, то на разстояніяхъ только самыхъ короткихъ. На большомъ же разстояніи попаданія обыкновенно довольно ровно распредѣляются по всей поверхности корабля, чему примѣромъ могутъ служить попаданія американцевъ въ испанскія суда при С.-Яго (табл. на стр. 71, черт. 23).

Наилучшій случай ударить въ толстую броню, подъ прямымъ угломъ, представляется тогда, когда противники, идя другъ другу навстрѣчу, будутъ на траверсѣ другъ у друга (черт. 43, положеніе A—B_4).

Для фугаснаго снаряда разстоянія, собственно говоря, не существуетъ: онъ не только на дальней, но и на близкой дистанціи

болѣе или менѣе серьезной защиты не пробиваетъ. Его главное дѣйствіе—разрывное, и если онъ попадетъ въ ту часть корабля, для дѣйствія противъ которой онъ предназначенъ, т. е. въ болѣе слабо защищенную, разрушеніе, которое онъ произведетъ, окажется одинаковымъ, съ какого бы разстоянія онъ ни прилетѣлъ.

Главное назначеніе орудій крупнаго калибра—стрѣлять на близкой дистанціи.

Въ общемъ, можно сказать, что на дальнихъ дистанціяхъ выгоднѣе употреблять фугасные снаряды, а по мѣрѣ сближенія вводить все бо́льшій и бо́льшій процентъ бронебойныхъ, а именно на самыхъ близкихъ дистанціяхъ стрѣлять бронебойными снарядами изъ самыхъ большихъ пушекъ, такъ какъ тутъ-то они и принесутъ наибольшую пользу. Въ самомъ дѣлѣ, вѣдь для чего на кораблѣ существуютъ большія пушки? Для попытки утопить корабль, повредить его жизненныя части, а не для пораженія личнаго состава: для этого ихъ слишкомъ мало и онѣ слишкомъ рѣдко стрѣляютъ. Жизненныя же части, какъ было указано въ своемъ мѣстѣ (стр. 75), настолько хорошо защищены, что съ дальнихъ дистанцій нечего и думать ихъ повредить, а надо дѣлать эти попытки съ короткихъ дистанцій, при которыхъ притомъ является наибольшая вѣроятность нормальныхъ ударовъ, когда корабли будутъ встрѣчаться при противоположныхъ путяхъ (курсахъ). На короткомъ разстояніи можно орудіямъ дать и нѣкоторый уголъ сниженія, чтобы попытаться пробить броню противника ниже поверхности воды.

Такимъ образомъ, хотя большія пушки, и стрѣляютъ на большія разстоянія, свое главное назначеніе они способны выполнить лишь на самой близкой дистанціи, т. е. роль ихъ ограниченная, подобно роли тарана и мины. Очевидно, онѣ участвуютъ и въ сраженіи на большой дистанціи; но здѣсь бо́льшаго результата достигнутъ, за исключеніемъ случайныхъ удачныхъ выстрѣловъ, пушки среднихъ калибровъ, которыхъ много, которыя быстро стрѣляютъ, которыя засыпаютъ непріятеля снарядами, а снаряды эти, благодаря своей массѣ, распредѣляются ровно по всему борту, всюду проникнутъ, гдѣ недостаточно сильна защита, и всюду будутъ поражать личный составъ.

Въ противоположность артиллеріи, для дѣйствія минами и тараномъ для обоихъ противниковъ нужды одинаковыя дистанціи.

Обратимся теперь къ основаніямъ для выбора позиціи для миннаго и тараннаго боя.

Мина и таранъ могутъ быть, конечно, примѣнены только на малыхъ дистанціяхъ, и здѣсь только и можно начать вести какой нибудь разсчетъ на минный выстрѣлъ или на таранный ударъ;

дѣлать это съ большихъ дистанцій — совершенно безполезно, ибо разсчетъ навѣрно будетъ нарушенъ, пока будетъ уменьшаться дистанція, изъ-за малой, сравнительно со скоростью цѣли, скорости мины и тарана.

Существованіе на корабляхъ нѣсколькихъ типовъ артиллеріи, притомъ въ различныхъ флотахъ различныхъ калибровъ, разнообразная система и сила броневой защиты — все это дѣлаетъ то, что для артиллерійскаго боя двумъ различнымъ кораблямъ выгоднѣйшей является различная дистанція; поэтому, при выборѣ позиціи для дѣйствія артиллеріи между противниками происходитъ борьба какъ за наивыгоднѣйшій курсовой уголъ, такъ и за наивыгоднѣйшую для каждаго изъ нихъ дистанцію. Мина на кораблѣ только одного образца, во всѣхъ флотахъ употребляются почти не различающіяся между собою мины (по скорости, дальности и величинѣ заряда), такъ что для миннаго боя всѣмъ кораблямъ нужна одинаковая малая дистанція. Понятно, въ такомъ же положеніи находится и таранъ. Точно также не имѣетъ значенія въ этомъ случаѣ при выборѣ позиціи направленіе вѣтра, положеніе солнца и берега, такъ какъ дистанція невелика, минный аппаратъ впередъ поставленъ на извѣстное направленіе и дѣйствію имъ волны не мѣшаютъ, а для выпуска мины нѣтъ необходимости знать точное разстояніе до противника (разстояніе не входитъ въ число данныхъ для дѣйствія миннымъ прицѣломъ, стр. 14): надо только знать, находится ли противникъ въ предѣлахъ дальности мины.

Поэтому, при выборѣ позиціи для миннаго и тараннаго боя приходится говорить только о положеніи противниковъ относительно другъ друга.

Очевидно, если противники занимаютъ симметричное положеніе другъ относительно друга, т. е. видятъ другъ друга подъ одинаковыми курсовыми углами (черт. 43, положенія $A—B_1$ и $A—B_4$), то они имѣютъ одинаковые шансы выпустить мину (при одинаковомъ расположеніи минныхъ аппаратовъ) и одинаковые шансы нанести таранный ударъ.

Поэтому мы будемъ разбирать только тѣ случаи, когда противники занимаютъ по отношенію другъ къ другу несимметричное положеніе (положенія $A—B_2$, $A — B_3$, $A — B_5$), и сдѣлаемъ это сначала для мины.

Выборъ позиціи для миннаго боя.

Положимъ, нашъ корабль AB (черт. 44) идетъ по направленію AA_3, и находящійся въ раіонѣ дѣйствія минъ противникъ стрѣ-

ляетъ въ насъ миной, скорость которой въ $1^1/_2$ раза болѣе скорости нашего корабля. Очевидно, чтобы въ насъ попасть, онъ долженъ цѣлить не прямо въ нашъ корабль, а въ нѣкоторую точку, лежащую на нашемъ пути (курсѣ) впереди насъ, съ такимъ разсчетомъ, чтобы мы какъ разъ пришли въ нее въ тотъ же моментъ, когда придетъ и мина. Чѣмъ съ большаго разстоянія будетъ стрѣлять противникъ, тѣмъ точка, въ которую онъ долженъ цѣлить, будетъ лежать дальше впереди насъ. Положимъ, A_1, A_2 и A_3—воображаемыя положенія нашего корабля впереди насъ, въ которыя долженъ цѣлить противникъ, разсчитавшій, что мина его должна пройти до точки встрѣчи 1, 2 и 3 кабельтова (100, 200 и 300 морскихъ саженъ).

Теперь представимъ себѣ, что мы пустили мину въ противника съ такимъ разсчетомъ, что она должна пройти до встрѣчи съ нимъ 1 кабельтовъ, и что встрѣча эта, т. е. взрывъ мины, произойдетъ въ тотъ моментъ, когда мы находимся въ A. Тогда, значитъ, мы пустили мину не изъ A, а изъ нѣкотораго положенія нашего корабля B_1, въ которомъ мы были предъ этимъ; B_2 и B_3 — это мѣста нашего корабля, изъ которыхъ мы бы должны были выпустить мину, долженствующую пройти до момента взрыва 2 и 3 кабельтова, причемъ моментъ этотъ соотвѣтствуетъ положенію нашего корабля въ AB.

Такимъ образомъ, впереди насъ находится рядъ воображаемыхъ, подобныхъ нашему, кораблей $A_1 — A_3$, которые служатъ цѣлью противнику при стрѣльбѣ его по насъ минами съ различныхъ разстояній, а сзади насъ находится такой же рядъ кораблей $B_1 — B_3$, которые въ надлежащій моментъ выпускаютъ за насъ мину, а мы только видимъ эффектъ ея взрыва. Понятно поэтому, что для того, чтобы занять болѣе выгодное положеніе для дѣйствія своими минами и затруднить сколь можно больше стрѣльбу минами для противника, намъ слѣдуетъ приближать къ нему наши задніе воображаемые корабли и удалять передніе; т. е., иначе говоря, поворачиваться къ противнику кормой.

Слѣдовательно на черт. 43 B_5 находится въ болѣе выгодномъ положеніи для дѣйствія минами, нежели A; но зато послѣдній занимаетъ болѣе выгодную позицію сравнительно съ B_2 и B_3. Если, положимъ, съ каждаго борта имѣется по три минныхъ аппарата (черт. 45), причемъ всѣ направленія, по которымъ они могутъ стрѣлять, заключаются въ углахъ aAb и cAd, одинъ

аппаратъ носовой и одинъ кормовой, то, вслѣдствіе того, что идущій впередъ корабль уходитъ отъ выпущенныхъ минъ, поле миннаго обстрѣла корабля будетъ не кругъ, а нѣкоторая площадь (затушевана на чертежѣ 46), вытянутая назадъ, и двѣ прямыя—одна короткая—по носу, а другая длинная—по кормѣ.

Тактику корабля въ минномъ бою можно было бы сравнить съ тактикой скорпіона, который можетъ ужалить только хвостомъ, или съ тактикой коня, который можетъ ударить только задними ногами. Вслѣдствіе этого очень трудно маневрировать спеціально для того, чтобы занять хорошую позицію для дѣйствія минами. Если бы мы себѣ представили два корабля, которые не имѣли бы другого оружія, кромѣ минъ, то, стремясь другъ къ другу повернуться кормой, они все время бы расходились, и, при большой скорости хода, все время выходили бы за предѣлы пространства, доступнаго для мины. Такимъ образомъ, въ бою двухъ большихъ судовъ, мина—это оружіе случайно подвернувшейся благопріятной позиціи. Тѣмъ не менѣе надо все время помнить о томъ, чтобы не доставить противнику такой благопріятной случайности, и не располагаться въ полѣ его миннаго обстрѣла.

Въ бою двухъ большихъ судовъ мина—это оружіе случайно подвернувшейся благопріятной позиціи.

Теперь обратимся къ тарану.

Выборъ позиціи въ таранномъ бою.

Если корабль (черт. 47), находясь въ *A*, начнетъ поворачиваться вправо или влѣво, при крайнемъ положеніи руля (руль обыкновенно не поворачивается больше, чѣмъ на 30^0 въ ту и другую сторону отъ прямого положенія), онъ опишетъ кривыя, очень близкія къ кругу, которыя носятъ названія круговъ циркуляціи. Очевидно, что если бы онъ поставилъ себѣ цѣлью пройти черезъ нѣкоторую точку *a*, находящуюся внутри одного изъ его круговъ циркуляцій—это оказалось бы для него невозможнымъ, такъ какъ, при крайнемъ положеніи руля, онъ лишь обошелъ бы эту точку кругомъ. Поэтому пространство внутри круговъ циркуляціи называется мертвымъ, и если противнику удастся занять положеніе *B* въ этомъ пространствѣ, то въ то время, какъ онъ можетъ свободно таранить *A*, для тарана послѣдняго онъ недостижимъ. Такимъ образомъ таранная тактика въ томъ и состоитъ, чтобы не допустить противника расположиться въ своемъ мертвомъ пространствѣ, а самому въ свою очередь стараться попасть въ таковое же пространство противника.

Установивши это положеніе, посмотримъ теперь, которая изъ позицій кораблей *A* и *C* выгоднѣе,—того, который впереди, или

того, что слѣдуетъ за нимъ? Кораблю A, для того, чтобы попасть въ мертвое пространство корабля C, надо повернуть, но, какъ только онъ начнетъ поворачивать, напр., направо, правая часть его мертваго пространства остановится на мѣстѣ и C свободно туда войдетъ, повернувши лишь на малый уголъ, и въ C_1 потаранитъ A, который въ это время будетъ занимать положеніе A_1.

Слѣдовательно, для того, чтобы занять выгодную позицію для тараннаго удара, надо расположиться у противника за кормой и преслѣдовать его, и каждый разъ, какъ онъ захочетъ повернуть вправо или влѣво, ему будетъ нанесенъ таранный ударъ. Очевидно, такое преслѣдованіе не будетъ опасно для корабля, обладающаго бо̀льшею скоростью, такъ какъ онъ тогда можетъ уйти такъ далеко, что поспѣетъ повернуть раньше, чѣмъ преслѣдущій войдетъ въ его мертвое пространство.

Позиція выгодная для дѣйствія минами—невыгодна для тараненія, и наоборотъ.

Но, располагаясь сзади противника, чтобы занять выгодную позицію для тараннаго удара, мы вѣдь позволяемъ ему въ свою очередь занять наивыгоднѣйшую позицію для дѣйствія минами. Вотъ почему значеніе тарана и подорвано миной — нельзя занять наивыгоднѣйшую позицію для тараннаго боя, не подвергаясь опасности быть взорваннымъ миной.

Но если наши минные аппараты сбиты или вообще мы почему либо на мины не надѣемся, нельзя позволять противнику располагаться близко сзади. Если онъ даже окажется и не въ состояніи насъ сейчасъ же ударить, то во всякомъ случаѣ мы себя сильно свяжемъ тѣмъ, что не можемъ уже тогда поворачивать ни въ ту, ни въ другую сторону. Если же противникъ еще обладаетъ бо̀льшею, чѣмъ у насъ, скоростью, и мы лишены минъ, то онъ навѣрно ударитъ насъ въ корму, и если и не утопитъ, то во всякомъ случаѣ повредитъ руль или винты.

Важность и необходимость сильнаго кормового огня.

Вотъ эта необходимость имѣть средства не позволять противнику располагаться сзади, такъ какъ этимъ облегчается ему таранный ударъ,—необходимость самому поворачиваться кормой, чтобы облегчить себѣ дѣйствіе минами—вызываетъ потребность въ сильномъ не только носовомъ, но и кормовомъ огнѣ. Въ первомъ случаѣ, чтобы не только минами, но и артиллеріей угрожать противнику, расположившемуся впереди, во-второмъ,—чтобы не ослаблять силы своего огня, занимая удобную позицію для выпуска мины. Выше мы уже видѣли, что сильный кормовой огонь необходимъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ и для артиллерійскаго боя.

О маневрированіи въ бою.

Резюмирую теперь то, что до сихъ поръ было сказано о маневрированіи корабля въ бою для занятія выгодной позиціи.

Сначала въ бою дѣйствуетъ исключительно одна артиллерія, а потому способъ маневрированія подчиняется исключительно требованіямъ артиллеріи и той защиты корабля, которая предназначена его оборонять противъ дѣйствія артиллеріи. Корабль въ это время при выборѣ позиціи и дистанціи руководствуется указанными соображеніями, а именно: чѣмъ онъ сильнѣе, тѣмъ дольше онъ старается удержать бо́льшую дистанцію, чѣмъ слабѣе, — тѣмъ скорѣе старается онъ сблизиться. Затѣмъ, онъ стремится занять такое положеніе, чтобы имѣть сзади себя солнце, берегъ (если онъ есть) и при большой волнѣ идетъ противъ нея, стараясь увлечь противника за собою. Онъ отстерегается подставлять нормально свой бортъ подъ непріятельскіе выстрѣлы, тѣмъ болѣе, что это вполнѣ совмѣстимо съ главною задачею, которую онъ долженъ себѣ поставить—это держать противника въ той части поля своего обстрѣла, въ которой у него дѣйствуетъ наибо́льшее количество орудій.

Когда разстояніе сдѣлается настолько мало, что могутъ быть пущены въ дѣло мины, главнымъ дѣйствующимъ оружіемъ остается все та же артиллерія; при этомъ артиллерійскій огонь пріобрѣтаетъ особую силу, такъ какъ въ это время стрѣляютъ всѣ, даже самыя мелкія, пушки. Но способъ маневрированія теперь уже долженъ подчиняться требованіямъ миннаго боя, не столько для того, чтобы дѣйствовать минами самому, сколько для того, чтобы не позволить противнику, который быть можетъ къ этому времени въ артиллерійскомъ бою ослабленъ, занять выгодную позицію для выпуска мины, и тѣмъ не подвергнуть свой уже завоеванный артиллеріей успѣхъ случайности быть взорваннымъ миной.

То же самое можно сказать и относительно тарана, когда дистанція сдѣлается еще меньше.

Важное значеніе скорости.

Итакъ, важно выбрать извѣстную позицію. Но какое же средство имѣется у корабля, чтобы ее занятъ? Единственное средство для этого—скорость хода, и вотъ отчего на морѣ такъ добиваются большой скорости для кораблей: преимущество въ скорости даетъ большія выгоды въ бою. Кто ходитъ скорѣе, тотъ и регулируетъ дистанцію боя, тотъ и занимаетъ болѣе выгодную позицію.

Значеніе системы расположенія артил-

Но, если скорость даетъ возможность занять позицію на опредѣленной для насъ выгодной дистанціи отъ противника, то для того,

чтобы удерживать эту дистанцію, не ослабляя огня своей артиллеріи, одной скорости мало,—здѣсь огромную роль играетъ расположеніе артиллеріи.

леріи на корабле.

Чтобы яснѣе себѣ это представить, возьмемъ два корабля *A* и *B* (черт. 48), вооруженныхъ одинаковой по силѣ артиллеріей, — положимъ, всего двумя орудіями, но совершенно различно расположенными; притомъ вообразимъ себѣ еще, что орудія эти не имѣютъ никакого угла обстрѣла, такъ что корабль *A* можетъ стрѣлять или только прямо по носу, или прямо по кормѣ, а *B* — только по правому или лѣвому траверсу (по направленію, перпендикулярному къ діаметральной плоскости корабля). Если *B* подошелъ на ту дистанцію, которая ему выгодна, то для того, чтобы выстрѣлить, ему надо повернуться бокомъ, а въ это время *A*, если ему дистанція эта мала, уйдетъ далеко впередъ. Если *B* имѣетъ преимущество въ скорости, онъ вновь догонитъ *A*; но опять, пока онъ будетъ поворачиваться, чтобы выстрѣлить, позиція будетъ имъ потеряна. Между тѣмъ *A*, то увеличивая ходъ для увеличенія дистанціи, то замедляя его и поджидая *B*, чтобы уменьшить до него разстояніе, если ему это выгодно, все время стрѣляетъ изъ своей кормовой пушки, не теряя времени на какіе либо повороты. Если *B* уходитъ отъ *A*, то послѣдній, преслѣдуя его, все время можетъ стрѣлять изъ носовой пушки, а *B*, какъ только онъ захочетъ выстрѣлить, такъ долженъ допустить своего противника подойти ближе, и каждый его выстрѣлъ будетъ для *A* облегчать преслѣдованіе. Такимъ образомъ, тотъ изъ нихъ, который будетъ обладать преимуществомъ въ скорости, можетъ подойти къ другому на выгодное для себя разстояніе, но удержать его можетъ только *A*, для *B* же это будетъ недоступно.

Конечно, кораблей съ такой артиллеріей не существуетъ, но выводъ остается вѣрнымъ и для существующихъ кораблей: въ смыслѣ легкости удержанія выбраннаго разстоянія, артиллерія должна считаться тѣмъ лучше расположенной, чѣмъ сильнѣе огонь по носу и по кормѣ и чѣмъ меньшій уголъ съ діаметральной плоскостью составляютъ направленія, ограничивающія уголъ наисильнѣйшаго обстрѣла.

Представимъ себѣ, напр., что сражаются англійскій броненосецъ «Venerable» съ французскимъ броненосцемъ «Suffren», которыхъ планы расположенія артиллеріи и діаграммы обстрѣла были описаны (стр. 86, чертежи 31 и 32). Положимъ (черт. 49), «Vene-

Примѣрное маневрированіе въ бою двухъ кораблей съ различными си-

стемами расположенія артиллеріи.

rable» (V) преслѣдуетъ «Suffren'a» (S), который почему либо избѣгаетъ боя; но такъ какъ ходъ у нихъ одинаковый — 18 узловъ (Конспектъ, табл. 5), то догнать онъ его не можетъ и, положимъ, въ данный моментъ между ними разстояніе равно 42 кабельтовымъ (около $7^1/_2$ верстъ). Допустимъ, въ этотъ моментъ у «Suffren'a» произошло поврежденіе въ машинѣ, которое заставило его уменьшить ходъ до 13 узловъ, и «Venerable» начинаетъ его нагонять, причемъ намѣреніе его — подойти на разстояніе 15 — 16 кабельтовыхъ, которые онъ почему либо считаетъ для себя наиболѣе выгоднымъ для артиллерійскаго боя. «Suffren» продолжаетъ уходить, такъ какъ пока «Venerable» его догоняетъ, преимущество на сторонѣ французскаго броненосца, вслѣдствіе того, что у «Suffren'a» кормовой огонь сильнѣе, нежели носовой у «Venerable'я».

Имѣя теперь преимущество въ ходѣ въ 5 узловъ, «Venerable» въ часъ приблизится къ противнику на 5 миль, а на то, чтобы подойти на 2,6 мили (42 — 16 = 26 каб. = 2,6 мили), ему понадобится нѣсколько болѣе получаса; въ продолженіе всего этого періода боя (отъ V до V_1) преимущество силы огня будетъ на сторонѣ его противника. Придя на желаемое разстояніе, «Venerable» въ V_2 повернетъ влѣво, чтобы привести «Suffren'a» въ уголъ наисильнѣйшаго своего обстрѣла, причемъ повернуть ему придется для этого на 60° (см. діаграмму, черт. 31). Если «Suffren» будетъ продолжать уходить, то ему придется или повертывать вслѣдъ за нимъ и вновь ослабить силу своего огня, или мириться съ увеличеніемъ разстоянія. Но «Suffren», въ свою очередь, можетъ пожелать тоже ввести противника въ наисильнѣйшій уголъ своего обстрѣла, а для этого ему тоже придется повернуть влѣво, но только на 45° (см. діаграмму, черт. 32). Чтобы относительное положеніе кораблей V_2 S_2 сохранилось, надо, чтобы они одновременно описывали бы концентрическія окружности, общій центръ которыхъ O найдется, если по сторонѣ $V_2 S_2$ (разстояніе между кораблями) и двумъ прилежащимъ угломъ S_2 $V_2 O$ (дополненіе до прямого курсового угла, подъ которымъ «Venerable» видитъ «Suffren'a») и $V_2 O_2 S$ (курсовой уголъ, подъ которымъ «Suffren» видитъ «Venerable'я») построимъ треугольникъ. Стороны OV_2 и OS_2 этого треугольника будутъ радіусы искомыхъ круговъ, а чтобы корабли дѣйствительно могли описывать эти круги одновременно, надо, чтобы отношеніе ихъ скоростей было равно отношенію радіусовъ. Въ данномъ случаѣ это отношеніе $= 1,4 \left(\frac{\text{Sin } 135°}{\text{Sin } 30°}\right)$, а слѣдовательно «Venerable» дол-

женъ имѣть въ 1,4 раза бо̀льшую скорость, нежели «Suffren», чтобы быть въ состояніи удержать его въ углѣ наисильнѣйшаго своего обстрѣла; а «Suffren» и съ 13-ю узлами $\left(\frac{18}{13} = 1,38\right)$ можетъ достигнуть той же цѣли. Такимъ образомъ, въ данномъ случаѣ лишніе 15°, на которые у «Suffren'a» предѣлъ наисильнѣйшаго обстрѣла ближе къ діаметральной плоскости, чѣмъ у «Venerabl'a», какъ бы вознаградилъ его полностью за потерянные 5 узловъ хода. Но стоитъ только послѣднему потерять хоть одинъ узелъ хода, какъ онъ уже не въ состояніи будетъ удержаться на окружности $V_2 V_3$, и ему придется или дать увеличиться разстоянію, и такимъ образомъ «Suffren» можетъ и совсѣмъ уйти, или сражаться, преслѣдуя своего противника, причемъ послѣдній будетъ имѣть преимущество въ силѣ огня. Итакъ, броненосецъ меньшаго размѣра (12,728 тоннъ противъ 15,000 тоннъ) и съ меньшимъ количествомъ артиллеріи (22 орудія большого и средняго калибра противъ 32-хъ такихъ же орудій), благодаря только лучшему расположенію своей артиллеріи, въ нѣкоторые періоды боя развиваетъ болѣе сильный огонь, нежели его противникъ, и извлекаетъ бо̀льшую пользу изъ своей скорости при занятіи и удерживаніи выгодной для себя позиціи. Притомъ и непріятельскіе снаряды ударяютъ въ его бортъ подъ меньшими углами, при полномъ развитіи силы своего огня.

Раздѣленіе боя на три фазы.

Морской бой можно раздѣлить на три фазы: 1) бой дальній артиллерійскій, 2) — близкій артиллерійскій и 3) — минно-таранный.

Дальній артиллерійскій бой.

Начинается бой съ дальняго артиллерійскаго. Первоначальное маневрированіе представляетъ изъ себя борьбу за позицію, послѣ чего устанавливается извѣстное равновѣсіе (напр. хожденіе по двумъ концентрическимъ кругамъ — черт. 49; или хожденіе по одному кругу, держась на концахъ такого же діаметра; или преслѣдованіе по прямому пути и т. п.), въ зависимости отъ скорости хода и расположенія артиллеріи противниковъ; по возможности оба стараются, чтобы не было рѣзкихъ измѣненій дистанціи, такъ какъ бо̀льшее или меньшее постоянство дистанціи — это необходимое условіе успѣшности дѣйствія артиллеріи.

Управленіе артиллерійскимъ огнемъ на кораблѣ.

Пока противникъ еще далеко и еще не открытъ огонь, особымъ способомъ опредѣляютъ высоту его мачтъ или трубъ надъ водой (для примѣненія этого способа надо, чтобы за противникомъ не было берега), чтобы, исходя изъ этой высоты, находить разстояніе до непріятеля въ бою, повѣряя его пристрѣлкой. Огнемъ

управляетъ, подъ общимъ руководствомъ командира, артиллерійскій офицеръ (оберъ-офицеръ, окончившій курсъ особаго артиллерійскаго класса), находящійся въ боевой рубкѣ. Исходя изъ послѣдняго полученнаго по дальномѣру разстоянія, онъ ведетъ съ нѣсколькими орудіями пристрѣлку, а остальныя только переставляютъ прицѣлы по пристрѣлочнымъ. Когда снаряды начинаютъ ложиться близко у цѣли (при сближеніи недолеты, при расхожденіи — перелеты), всѣ орудія открываютъ бѣглый огонь. При появленіи сильныхъ отклоненій, вновь начинается пристрѣлка.

Для управленія огнемъ, у каждаго орудія или группы орудій, если они находятся въ одномъ помѣщеніи, имѣются особые циферблаты, на которыхъ стрѣлки указываютъ данныя для наводки, приказанія объ открытіи, прекращеніи и родѣ огня, и какого рода снарядами должны быть заряжаемы орудія. Такіе же циферблаты имѣются и въ боевой рубкѣ, и когда тамъ ставятъ стрѣлки на извѣстныя дѣленія, соотвѣтствующія стрѣлки на всѣхъ циферблатахъ автоматически начинаютъ показывать то же самое.

Прежде была еще залповая стрѣльба, для которой имѣлись сложнѣйшія приспособленія; но теперь эта система совершенно оставлена, вслѣдствіе того, что она замедляетъ стрѣльбу, заставляя одно орудіе выжидать остальныя, да не мало времени еще теряется на то, чтобы подвести цѣль въ ту точку, куда сосредоточенъ залпъ,—и такимъ образомъ теряются выгоды, доставляемыя скорострѣльностью современныхъ орудій (стр. 71).

Вторая фаза— близкій артиллерійскій бой.

Съ самаго начала боя одинъ изъ противниковъ можетъ почему либо пожелать сблизиться, но, конечно, это ему удастся только тогда, если онъ обладаетъ преимуществомъ въ скорости. Пойдетъ ли ему другой навстрѣчу, или станетъ отъ него уходитъ (въ случаѣ большой разницы въ ходѣ), постоянства дистанціи уже не будетъ, и она будетъ болѣе или менѣе быстро уменьшаться, пока противники не поровняются другъ съ другомъ (придутъ на траверсъ другъ друга). То разстояніе, на которомъ въ этотъ моментъ окажутся противники, будетъ еще, вѣроятно, больше дистанціи миннаго выстрѣла, такъ какъ едва ли кто нибудь изъ нихъ рѣшится на минный бой, не использовавши всю силу своей артиллеріи, не ослабивши насколько возможно артиллерію противника, не попытавшись сбить непріятельскіе минные аппараты.

Эти обстоятельства и могутъ послужить поводомъ къ тому, что послѣ дальняго артиллерійскаго боя одинъ или оба против-

ника выкажутъ намѣреніе сойтись и завязать близкій артиллерійскій бой; тутъ можетъ быть пущена въ ходъ крупная артиллерія для попытки добраться до жизненныхъ частей корабля (стр. 133), здѣсь вступитъ въ дѣло и вся мелкая артиллерія и пулеметы, стараясь вымести личный составъ изъ всѣхъ недостаточно защищенныхъ частей корабля.

Прибѣгнетъ къ сближенію, конечно, болѣе слабый (стр. 132), или болѣе поврежденный, который, видя, что въ дальнемъ артиллерійскомъ бою противникъ беретъ надъ нимъ перевѣсъ, захочетъ использовать свои запасные рессурсы—крупную и мелкую артиллерію, пока они еще не повреждены болѣе искуснымъ противникомъ въ дальнемъ артиллерійскомъ бою.

Такимъ образомъ, характеристика этой фазы боя, въ противуположность первой,—это быстрое измѣненіе дистанціи, вызываемое сближеніемъ. Опредѣленіе разстояній при этомъ значительно затрудняется, но часто можно обойтись и безъ него, благодаря громадной настильности современныхъ орудій. О какой либо пристрѣлкѣ здѣсь нечего и думать, а потому бѣглый огонь безпрерывенъ.

Прислуга мелкихъ орудій, которыя раньше не могли дѣйствовать вслѣдствіе дальности разстоянія, до сближенія скрывается за броней, а теперь выходитъ и занимаетъ свои мѣста.

Третья фаза—минно-таранный бой.

Дальнѣйшее сближеніе, которое будетъ вызываться такими же причинами, т. е. будетъ выгодно для болѣе слабаго или для болѣе поврежденнаго, которому уже нечего терять, и единственная надежда котораго—на удачную мину или таранный ударъ, поведетъ къ третьей фазѣ—къ минно-таранному бою. Конечно, для этого надо сохранить свою скорость, но именно движущая сила (котлы, машины, винты, руль) на кораблѣ такъ хорошо защищены, что это является вполнѣ вѣроятнымъ.

Въ результатѣ, болѣе сильный, менѣе поврежденный, будетъ стараться затягивать сначала первую, а затѣмъ вторую фазу. Болѣе слабый, болѣе поврежденный, будетъ стремиться къ тому, чтобы какъ можно скорѣе переходить отъ первой фазы ко второй, отъ второй—къ третьей.

Характерное отличіе хода морского боя отъ сухопутнаго.

Здѣсь нельзя не замѣтить капитальной разницы, въ этомъ отношеніи, морского боя отъ сухопутнаго. На сухомъ пути подготовляется бой съ дальнихъ дистанцій артиллеріей, съ болѣе близкихъ — ружейнымъ огнемъ, и тотъ, кто оказался сильнѣе, кто

имѣетъ меньше потерь, сближается и идетъ доканчивать противника штыкомъ.

На морѣ обратно, тотъ, кто получилъ преимущество въ дальнемъ артиллерійскомъ бою, тотъ избѣгаетъ сближенія, такъ какъ, сблизившись, онъ можетъ все потерять отъ случайнаго попаданія миной или тараннаго удара. Напротивъ, ослабленный въ артиллерійскомъ бою, потерявшій много орудій и людей, можетъ еще сохранить свою движущую силу, — и онъ то и попытается сблизиться. Да для него это — единственный выходъ, если только не отступать, чтобы пустить въ дѣло свои мины и таранъ, и такимъ образомъ сдѣлать попытку поправить дѣло.

Бой броненосца съ крейсеромъ.

То же положеніе имѣетъ мѣсто и при сраженіи двухъ кораблей, различающихся по типу. Пусть, напр., крейсеръ, да еще неброненосный, вынужденъ на бой съ броненосцемъ. Здѣсь говорится — вынужденъ, такъ какъ наиболѣе благоразумное рѣшеніе крейсера — пользуясь своею скоростью, уходить. Сраженія при Ялу и С.-Яго совершенно ясно показали, что для крейсеровъ бой съ броненосцами невозможенъ, и если крейсеръ рѣшился на бой съ броненосцемъ, то это можетъ быть лишь вызвано, напр., вынужденной необходимостью принести себя въ жертву, или отсутствіемъ преимущества въ ходѣ и т. п. Но разъ крейсеру ужъ пришлось сражаться, ему надо быстро сблизиться, чтобы употреблять въ дѣло свою артиллерію и мины, пока они еще не повреждены съ дальней дистанціи.

Броненосцу, обратно,—невыгодно рисковать возможностью быть взорваннымъ миной и подвергаться съ близкаго разстоянія огню всей артиллеріи крейсера, причемъ могутъ быть пробиты многія его слабо защищенныя части, а потому ему придется, повернувшись къ крейсеру кормой, или совсѣмъ не допустить его на близкую дистанцію, или заставить его сближаться какъ можно медленнѣе, чтобы въ это время поспѣть его какъ можно больше повредить.

Такимъ образомъ мы видимъ еще примѣръ сраженія кормой, причемъ именно болѣе сильному придется чаще прибѣгать къ такому пріему.

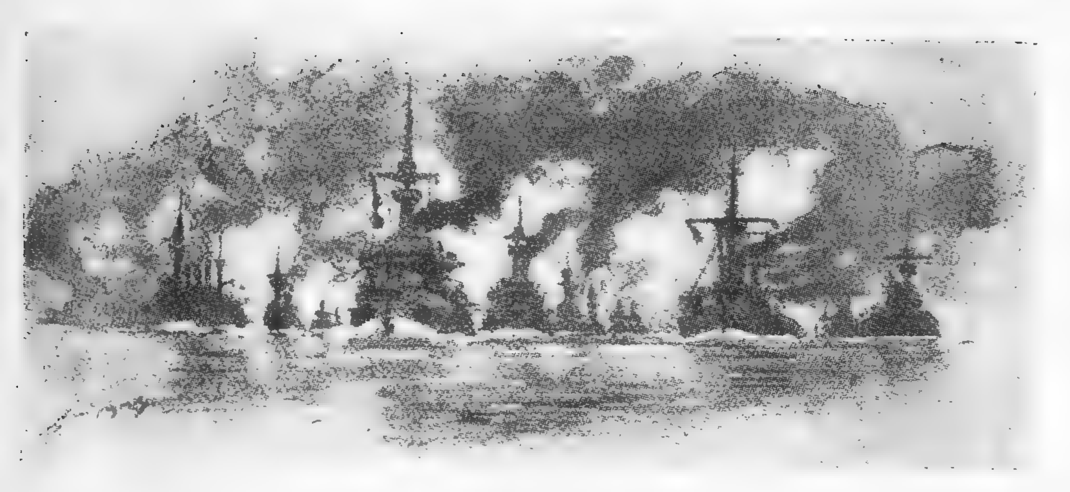


Рис. 84. Приближеніе эскадры.

II. Эскадренный бой.

При переходѣ отъ одиночнаго къ эскадренному бою сейчасъ же возникаетъ вопросъ о строѣ, въ которомъ должны находиться корабли, участвующіе въ бою.

Строи бываютъ въ одну или въ двѣ параллельныя линіи, простые и составные. Для боя предпочитаютъ строи въ одну линію, которые болѣе просты, а для похода, если кораблей много, одинъ изъ составныхъ строевъ, вслѣдствіе бо́льшей ихъ компактности. Въ одну линію корабли строятся троякимъ образомъ: 1) одинъ сзади другого, гуськомъ, вытягиваясь по направленію пути кораблей: такой строй называется *строемъ кильватера* (черт. 50); 2) строй фронта (черт. 51), при которомъ линія равненія составляетъ прямой уголъ съ путемъ (курсомъ) кораблей; 3) корабли видятъ другъ друга по направленію на правое или лѣвое плечо (черт. 52), причемъ линія ихъ равненія составляетъ обыкновенно уголъ въ 45° съ путемъ кораблей (уголъ можетъ быть и другой); такой строй называется *строемъ пеленга, правымъ или лѣвымъ плечомъ впередъ*. Другъ отъ друга корабли держатся обыкновенно на разстояніи 2-хъ кабельтовыхъ.

Боевые строи эскадры.

Разстояніе между кораблями въ боевомъ строю.

Боевой строй долженъ удовлетворять слѣдующимъ условіямъ:

1) онъ долженъ быть простъ и гибокъ, т. е. долженъ быстро и просто мѣнять направленіе пути (курсы);

2) корабли должны имѣть возможность оказывать другъ другу взаимную поддержку;

3) всѣ корабли въ отдѣльности должны имѣть просторъ для дѣйствія какъ артиллеріей, такъ минами и тараномъ.

Таранъ въ этомъ случаѣ можно поставить на послѣднее мѣсто, такъ какъ, если предоставить всѣмъ кораблямъ свободу въ употребленіи тарана, всякій строй уже пропадетъ и сраженіе обратится въ безпорядочную общую свалку.



Рис. 85. Примѣрный морской бой (Ревельскіе маневры 1902 г.). Эскадра въ строѣ кильватера.

Наиболѣе употребительный боевой строй—это кильватеръ.

Больше всѣхъ удовлетваряетъ поставленнымъ условіямъ строй кильватера, который и является наиболѣе употребительнымъ боевымъ строемъ.

Дѣйствительно, строй этотъ чрезвычайно гибокъ, такъ какъ за передовымъ кораблемъ, измѣнившимъ направленіе, устремляются всѣ остальные, нисколько не мѣняя своего хода; причемъ нѣтъ надобности отдавать приказаніе о томъ сигналомъ, а передовой корабль прямо своимъ движеніемъ показываетъ новое направленіе, по которому надо идти. Между тѣмъ въ строѣ фронта придется для этого заходить плечомъ, для чего одному кораблю придется ворочаться на мѣстѣ, а остальнымъ идти различнымъ ходомъ. Это и

сложно и долго и такой маневръ можетъ быть выполненъ лишь по сигналу.

Въ строѣ кильватера вся артиллерія свободно можетъ дѣйствовать въ наисильнѣйшихъ углахъ своего обстрѣла и только небольшіе углы по носу и по кормѣ заслонены сосѣдними кораблями; между тѣмъ въ строѣ фронта они заслоняютъ именно направленія наисильнѣйшаго обстрѣла. Что касается до минъ, то, вычертивши для кораблей, расположенныхъ въ строѣ кильватера, поля миннаго ихъ обстрѣла (черт. 50), мы видимъ, что въ этомъ

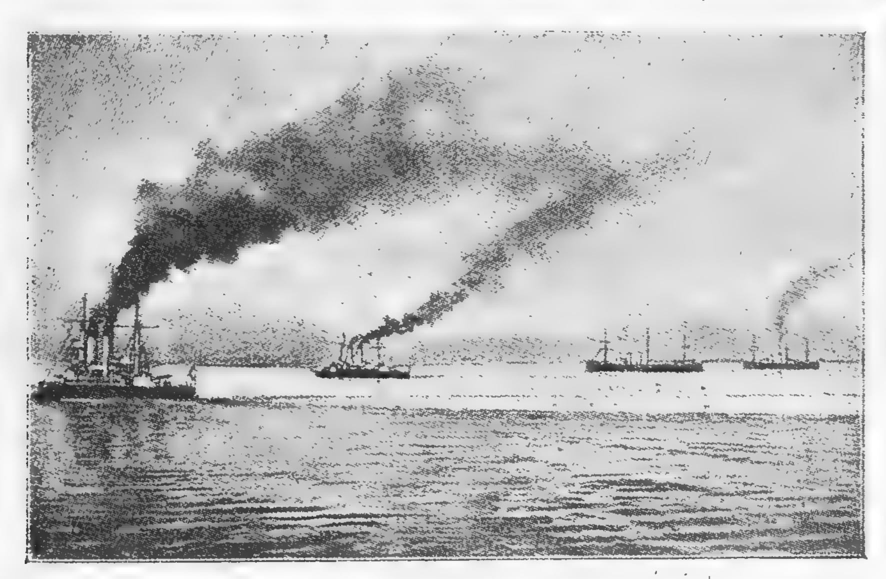


Рис. 86. Эскадра въ строѣ фронта.

строѣ свободно могутъ дѣйствовать всѣ минные аппараты, кромѣ носовыхъ и кормовыхъ, да и тѣ, свободно и безопасно для сосѣдей, могутъ быть пущены въ дѣло, вильнувъ немного кораблемъ вправо или влѣво. Въ строѣ же фронта бортовыя мины, которыхъ большинство, выпускать опасно.

Даже и тараномъ дѣйствовать легче, находясь въ строѣ кильватера. Въ строю все равно нельзя употреблять таранъ въ дѣло, а выйти гораздо легче любому кораблю изъ строя кильватера, нежели изъ строя фронта, такъ какъ тамъ всякій поворотъ направо или налѣво грозитъ столкновеніемъ со своимъ сосѣдомъ. Затѣмъ, держаться въ строю кильватера гораздо легче, нежели въ какомъ либо другомъ: каждый корабль идетъ по струѣ, оставленной на водѣ идущимъ передъ нимъ кораблемъ. Труднѣе держаться во

фронтѣ, но еще труднѣе въ строѣ пеленга, который изъ-за этого и изъ-за чрезвычайной своей негибкости едва ли найдетъ широкое примѣненіе въ бою.

Наконецъ, именно въ строѣ кильватера корабли лучше всего поддерживаютъ другъ друга. Если бы мы представили себѣ непрія-

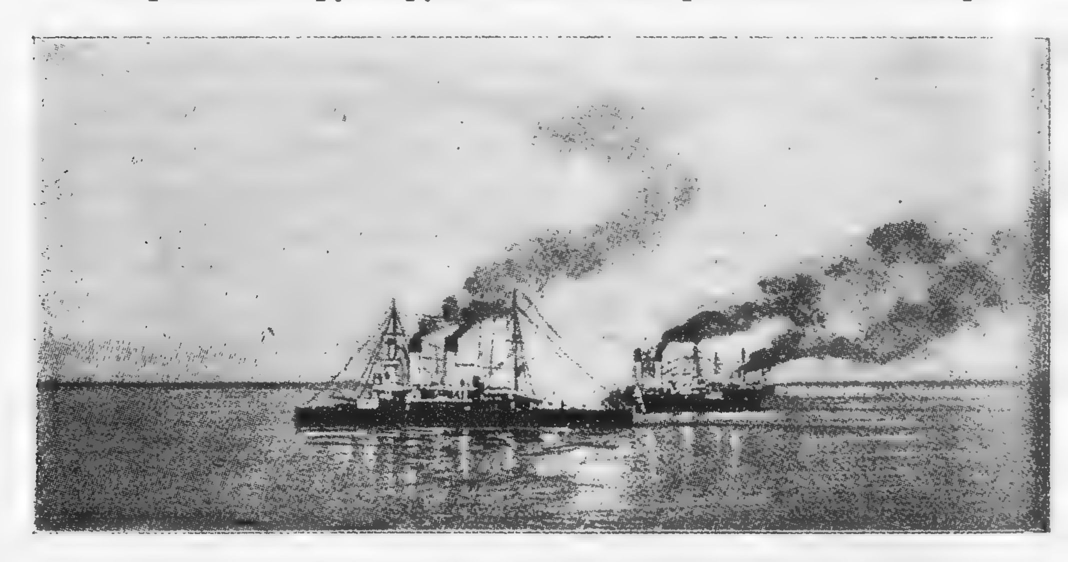


Рис. 87. Примѣрный морской бой (Ревельскіе маневры 1902 г.). Эскадра въ строѣ фронта.

тельскій корабль *a* (черт. 50), желающій напасть на корабль *b*, впереди идущій *c* защищаетъ своего сосѣда минами, а тотъ въ свою очередь угрожаетъ *a* тараномъ, если бы онъ направилъ свой ударъ на *c*.

Сравнительныя достоинства строевъ кильватера и фронта.

Еще имѣется одно существенное различіе между строями кильватера и фронта. Если противники идутъ другъ другу навстрѣчу, огонь кильватера тѣмъ слабѣе, чѣмъ противникъ дальше, и по мѣрѣ сближенія все большее число кораблей можетъ начать по немъ стрѣлять, а затѣмъ можетъ вводить его въ уголъ наисильнѣйшаго обстрѣла. Для строя фронта явленіе это происходитъ обратно. Если противникъ очень далеко впереди или назади, по нему могутъ дѣйствовать всѣ корабли или изъ носовыхъ или изъ кормовыхъ орудій и изъ значительнаго числа бортовыхъ; по мѣрѣ его приближенія, все уменьшается число могущихъ по немъ стрѣлять бортовыхъ орудій, а затѣмъ понемногу придется замолкать и носовой или кормовой артиллеріи кораблей, находящихся на флангѣ, противуположномъ тому, къ которому приближается противникъ.

Поэтому строй фронта можетъ быть полезенъ на дальнемъ разстояніи, но примѣненію его всегда будетъ мѣшать отсутствіе въ немъ гибкости. Если противники идутъ прямо другъ на друга, едва ли кто нибудь изъ нихъ приметъ строй фронта, такъ какъ при быстромъ сближеніи можно не поспѣть перестроиться въ строй кильватера, который на близкой дистанціи, какъ мы сейчасъ видѣли, является болѣе выгоднымъ. Зато строй фронта несомнѣнно выгоденъ тому, который отступаетъ, или для того, чтобы избѣжать боя, или чтобы сохранить между собою и противникомъ большое разстояніе. Тогда и преслѣдующему тоже придется выстроиться во фронтъ, иначе огонь его окажется значительно слабѣе.

Такимъ образомъ и въ эскадренномъ, какъ и въ одиночномъ бою, выгодно иногда сражаться кормой.

Мѣсто миноносцевъ въ боевомъ строѣ.

Общій недостатокъ простыхъ строевъ — это ихъ растянутость и слабость фланговъ. Для того, чтобы ихъ усилить, тамъ ставятъ болѣе сильные корабли и придаютъ имъ на помощь отряды миноносцевъ. Послѣдніе въ строѣ кильватера располагаются у его головы и хвоста, а въ строѣ фронта — у фланговъ, со стороны, противуположной той, откуда приближается противникъ, и будутъ угрожать ему, если онъ захочетъ обойти который нибудь изъ фланговъ.

Мѣсто крейсеровъ въ боевомъ строѣ.

Если эскадра состоитъ изъ небольшого числа броненосцевъ, то броненосные крейсера могутъ ставиться съ ними въ одну линію; если же броненосцевъ много, то, чтобы не растягивать слишкомъ боевую линію, броненосные крейсеры могутъ составить отдѣльный отрядъ, предназначенный для усиленія того или другого фланга или изображающій изъ себя резервъ, готовый оказать помощь въ томъ мѣстѣ боя, гдѣ она окажется наиболѣе необходимой. Что же касается до неброненосныхъ крейсеровъ, то по своей слабости они не могутъ занять мѣста въ линіи и немного помощи окажутъ и для усиленія слабыхъ мѣстъ и въ видѣ резерва. Роль ихъ въ бою является крайне неопредѣленной, да притомъ теперь вообще преобладаетъ мнѣніе, что въ составъ эскадръ должны входить, главнымъ образомъ, броненосные крейсеры.

Мѣсто корабля командующаго эскадрой въ бою.

Спрашивается теперь, гдѣ мѣсто адмиральскаго корабля въ строю? Все говоритъ за то, что въ линіи кильватера адмиральскій корабль долженъ быть передовымъ. Во-первыхъ, стоя во главѣ, адмиралъ можетъ управлять движеніями эскадры безъ сигналовъ, движеніями своего корабля. Кромѣ того, находясь въ центрѣ или

арьегардѣ, трудно судить объ относительномъ положенiи двухъ быстро сближающихся эскадръ, а потому трудно уловить моментъ открытiя огня, перестроенiя и т. п... Кораблямъ, у которыхъ адмиралъ приходится сзади, трудно слѣдить за его движенiями, такъ какъ все управленiе кораблемъ сосредоточено впереди — въ боевой рубкѣ.

Наконецъ, какъ бы ни были ясны инструкцiи адмирала, всего онъ предвидѣть не можетъ, и командиръ головного корабля, если на немъ не находится адмиралъ, часто можетъ оказаться въ нерѣшительности, что ему дѣлать. Только человѣкъ выдающiйся сумѣетъ въ критическiй моментъ взять на себя отвѣтственность передъ своимъ начальникомъ за какое либо энергичное рѣшенiе, отлично понимая, что послѣдствiя нерѣшительности или промедленiя могутъ оказаться роковыми. Тотъ же человѣкъ, находясь въ роли начальника, прекрасно воспользуется представившимися обстоятельствами, тогда какъ, будучи простымъ подчиненнымъ, онъ спокойно ихъ пропуститъ или не рѣшится на иницiативу, изъ боязни отвѣтственности, предпочитая ожидать приказанiй старшаго и свалить ее на него. Между тѣмъ, теперь удары наносятся быстро, ихъ надо такъ же быстро отражать, и задержка произойдетъ непремѣнно, если адмиралъ не во главѣ флота.

О сосредоточенiи превосходныхъ силъ противъ части силъ противника.

Эскадренный бой, какъ и одиночный, также можно подраздѣлить на три фазы: на дальнiй артиллерiйскiй, ближнiй артиллерiйскiй (сближенiе) и минно-таранный. Отличiе его отъ одиночнаго заключается въ томъ, что, разъ кораблей много, можно такимъ образомъ маневрировать, чтобы, хотя на короткое время, сосредоточить превосходныя силы противъ части противника.

Во время дальняго артиллерiйскаго боя цѣли этой достигнуть очень трудно, такъ какъ оба противника полностью на виду другъ у друга, и сосредоточенiе огня артиллерiи противъ какого нибудь корабля или группы кораблей одинаково доступно какъ тому, такъ и другому. Во время же сближенiя и, въ особенности, во время прохожденiя другъ мимо друга, дѣйствительно можно всѣ свои суда расположить на время противъ какой либо части кораблей противника, такъ что остальные его корабли не будутъ насъ имѣть въ углѣ своего обстрѣла. Напр. можно обойти одинъ изъ фланговъ строя фронта, или окружить голову или хвостъ строя кильватера. Такое окруженiе продлится можетъ быть всего нѣсколько минутъ, но при массѣ дѣйствующихъ скорострѣльныхъ орудiй эти нѣ-

сколько минутъ могутъ дать значительный перевѣсъ тому, кому удалось это сдѣлать, и даже совсѣмъ рѣшить участь боя. Напр., въ сраженіи при Ялу японцы, находившіеся въ строю кильватера, пользуясь своимъ значительнымъ превосходствомъ въ ходѣ, обошли правый флангъ китайцевъ, которые шли въ строѣ фронта, и въ нѣсколько минутъ сосредоточеннымъ огнемъ зажгли два правофланговыхъ китайскихъ судна; не будучи въ состояніи потушить пожаръ, эти суда выбросились на мель, а впечатлѣніе этого успѣха было столь сильно, что два другихъ китайскихъ судна сейчасъ же обратились въ бѣгство и въ бою совершенно не участвовали.

Для временнаго сосредоточенія силъ различными морскими писателями предлагаются различные способы, и всѣ они относятся ко второй фазѣ боя, т. е. къ сближенію. Непремѣннымъ условіемъ удовлетворительности этихъ маневровъ является ихъ внезапность, такъ какъ всякій за достаточное время обнаруженный противнику маневръ легко можетъ быть парированъ вслѣдствіе громадной подвижности кораблей.

III. Минныя атаки.

Употребленіе миноносцевъ въ эскадренномъ бою.

Въ эскадренномъ бою миноносцы обыкновенно приберегаются къ концу боя, когда непріятельскіе корабли уже окажутся достаточно ослабленными, главнымъ образомъ лишенными большей или меньшей части своей мелкой скорострѣльной артиллеріи. Миноносцы—это лучшее средство, чтобы прикончить корабль съ подбитой средней и мелкой артиллеріей, но который можетъ еще сохранить свою движущую силу и свои мины въ подводныхъ аппаратахъ, вслѣдствіе чего приближаться къ нему большому кораблю для выпуска мины или для тараннаго удара опасно, тогда какъ для миноносца мины не представляютъ опасности.

Внѣ эскадреннаго боя, когда миноносцы выбираютъ время для атаки, самыя благопріятныя для нея обстоятельства — это ночь, туманная погода и непріятель, стоящій на якорѣ.

Мѣры противъ минныхъ атакъ при расположеніи эскадры на якорѣ.

Становясь на якорь въ водахъ, гдѣ могутъ оказаться непріятельскіе миноносцы, какъ отдѣльный корабль, такъ тѣмъ болѣе и эскадра, должны принять на ночь самыя тщательныя мѣры для охраны себя отъ нападенія миноносцевъ.



Рис. 88. Маневрирующіе на полномъ ходу миноносцы.

Положимъ, напр., эскадра располагается на якорную стоянку въ закрытой бухтѣ (черт. 53). Въ самомъ узкомъ мѣстѣ входа ставятъ небольшія суда *a* и *b*, одно, два или больше, въ зависимости отъ ширины входа, съ электрическими фонарями, которыхъ лучи направляются по поверхности воды, и такимъ образомъ устраивается такъ называемая свѣтовая преграда. Назначеніе ея состоитъ въ томъ, чтобы ни одинъ непріятельскій миноносецъ не могъ войти на рейдъ незамѣченнымъ; и дѣйствительно, проходя черезъ свѣтовую преграду, онъ непремѣнно себя обнаружитъ.

Передъ свѣтовой преградой располагаются сторожевыя суда *c* — миноносцы и паровыя шлюпки, которыя стоятъ на мѣстѣ, на



Рис. 89. Атака миноносцами эскадры, идущей въ строѣ кильватера.

такомъ разстояніи другъ отъ друга, чтобы между каждой парой сторожевыхъ судовъ миноносецъ не могъ пройти незамѣченнымъ. О появленіи непріятельскихъ миноносцевъ они даютъ знать условнымъ сигналомъ, и тогда особенно тщательно наблюдаютъ за свѣтовой преградой. Однако, они не преслѣдуютъ прошедшіе мимо нихъ миноносцы, иначе собьется вся линія сторожевыхъ судовъ, и непріятель, произведя частью своихъ миноносцевъ демонстрацію, съ остальными можетъ тогда пройти незамѣченнымъ; ни въ какомъ случаѣ сторожевыя суда не переходятъ свѣтовой преграды, чтобы у стоящихъ внутри кораблей не было никакого сомнѣнія, что всякій появляющійся изъ-за свѣтовой преграды миноносецъ — не свой, а непріятельскій.

Это были все мѣры для констатированія минной атаки. Для задержанія непріятельскихъ миноносцевъ, если имѣются къ тому средства подъ руками, устраиваютъ бонъ *d* (загражденіе изъ плавающихъ бревенъ и стальныхъ канатовъ), и сюда же заранѣе направляются орудія съ особыхъ охранныхъ судовъ *e*. Электрическіе фонари этихъ судовъ горятъ, но закрыты ширмами, и они впередъ уже такъ установлены, чтобы при открытіи ширмъ лучъ прямо упирался бы въ свѣтовую преграду, которая дѣлится на столько участковъ, сколько имѣется охранныхъ судовъ. Какъ только непріятельскій миноносецъ появится въ полосѣ электрической свѣтовой преграды, лучъ фонаря того охраннаго судна, въ участкѣ котораго появился миноносецъ, его подхватываетъ и уже не оставляетъ его, куда бы онъ ни пошелъ. Для облегченія стрѣльбы, въ пространствѣ между бономъ, или, если его нѣтъ, между свѣтовой преградой и охранными судами разставляются ряды буйковъ, разстоянія до которыхъ точно извѣстны; орудія предварительно наведены на слѣдующій рядъ буйковъ; выжидавъ появленія у нихъ миноносца, стрѣляютъ по нему и сейчасъ же орудія переводятъ на слѣдующій рядъ, опять поджидаютъ миноносецъ и т. д.

Охранныя суда — это крейсеры, преимущественно мелкіе, если они имѣются при эскадрѣ, кононерскія лодки, вспомогательные крейсеры (стр. 117), вообще наиболѣе слабыя суда, снабженныя достаточнымъ количествомъ артиллеріи мелкаго калибра. Непріятельскимъ миноносцамъ очень трудно разобрать въ темнотѣ типъ судна, и практика показываетъ, что они обыкновенно атакуютъ первые попавшіеся имъ на пути корабли. Электрическій свѣтъ еще болѣе затрудняетъ имъ дѣло, такъ какъ судна, съ кото-

раго льются на миноносецъ потоки электрическаго свѣта, онъ не видитъ совсѣмъ, — его ослѣпляетъ свѣтъ; другъ друга суда не освѣщаютъ, — это основное правило употребленія электрическаго свѣта при защитѣ отъ минныхъ атакъ. Точно также суда остерегаются освѣщать берега, упирая лучи фонарей непремѣнно въ воду, чтобы не дать возможности нападающимъ миноносцамъ оріентироваться. Самая лучшая защита для наиболѣе цѣнныхъ судовъ эскадры — броненосцевъ и броненосныхъ крейсеровъ — это темнота, такъ какъ въ этомъ случаѣ очень много шансовъ на то, что миноносцы ихъ не найдутъ. Поэтому ихъ *(A)* стараются установить въ глубинѣ бухты, если возможно — близко къ высокому берегу. Если они стоятъ въ обыкновенномъ порядкѣ, каждый изъ кораблей ограждается сѣтями; иногда же ихъ устанавливаютъ во фронтъ, протягиваютъ вдоль носовъ и кормовыхъ частей кораблей по канату и подвѣшиваютъ сѣти на нихъ, и только фланговые корабли спускаютъ боковыя сѣти. Корабли эти ничѣмъ не выдаютъ своего присутствія до того момента, когда окажется, что непріятельскіе миноносцы прошли цѣлыми черезъ линію охранныхъ судовъ и идутъ прямо на нихъ. Для этого фонари у нихъ зажжены и лишь прикрыты ширмами и кругомъ эскадры разставлены буйки для облегченія стрѣльбы.

Если нельзя будетъ умѣстить всѣ боевыя суда въ одномъ мѣстѣ рейда и придется имъ становиться въ растянутомъ ко входу порядкѣ, ближе къ нему ставятъ корабли, потеря которыхъ была бы менѣе ощутительна для эскадры.

Дѣло защиты отъ минныхъ атакъ значительно затрудняется, если эскадра располагается на открытомъ съ нѣсколькихъ сторонъ рейдѣ, съ широкими входами. Тогда требуется громадное число сторожевыхъ и охранныхъ судовъ; волненіе еще больше, чѣмъ ширина входа, мѣшаетъ дѣйствительности свѣтовой преграды, вниманіе разбрасывается въ разныя стороны и т. п.

Ночная минная атака эскадры, стоящей на якорѣ.

Самыя лучшія обстоятельства для миноносцевъ, чтобы идти въ атаку — это, конечно, ночь, и именно время передъ разсвѣтомъ, когда еще достаточно темно, чтобы миноносецъ не былъ виденъ, а силуэты большихъ судовъ уже выступаютъ изъ мрака. Къ этому же времени можно надѣяться и на нѣкоторое ослабленіе бдительности у атакуемаго: отдѣленіе, вступающее по морскому обычаю въ полночь и долженствующее смѣниться въ 4 часа утра, уже ждетъ смѣны.

Раздѣлившись на группы, миноносцы какъ можно дольше пробираются подъ берегомъ, идя малымъ ходомъ, чтобы меньше шумѣла машина. Если свѣтитъ луна, они по возможности такъ располагаютъ свой путь, чтобы противникъ имѣлъ у себя луну за спиной (обратно положенію, которое выгодно занимать относительно солнца).

Подойдя къ линіи сторожевыхъ судовъ, они даютъ полный ходъ и проходятъ ее въ разныхъ мѣстахъ и въ разное время, стараясь отвлечь ихъ вниманіе въ одну сторону, чтобы въ другомъ мѣстѣ проскользнуть незамѣтно. Полнымъ же ходомъ они проходятъ черезъ свѣтовую преграду и такимъ же ходомъ надо идти на бонъ, такъ какъ опытъ показываетъ, что миноносецъ съ полнаго хода можетъ перескочить черезъ бонъ съ большою вѣроятностью не получить при этомъ никакихъ поврежденій.

Въ это время миноносцы уже будутъ освѣщены электрическими фонарями охранныхъ судовъ и вѣроятно ихъ придется прежде всего атаковать, такъ какъ очень трудно, почти невозможно будетъ разобрать, гдѣ именно находятся броненосцы. Конечно, наканунѣ можетъ быть произведена рекогносцировка, напр. съ берега, если дѣло происходитъ у своихъ береговъ, или съ воздушнаго шара; но, вѣроятно, броненосцы будутъ столь осторожны, что къ ночи перемѣнятъ свои мѣста. Направляясь въ атаку на выбранный корабль, миноносецъ можетъ воспользоваться лучомъ его электрическаго фонаря, направляя свой путь такъ, чтобы тѣнь отъ дымовой трубы шла вдоль миноносца, — тогда значитъ онъ идетъ прямо на освѣщающій его фонарь. Полезно также въ это время съ своей стороны обводить бортъ атакуемаго корабля лучомъ своего электрическаго фонаря, чтобы слѣпить глаза прислугѣ у орудій.

Дневная минная атака корабля на ходу.

Днемъ минная атака настолько трудна, что предпринимать ее противъ эскадры едва ли кто либо рѣшится. Она возможна, и то съ далеко не вѣрной надеждой на успѣхъ, противъ одного корабля, котораго не сопровождаютъ эскадренные миноносцы. Когда атакуемый корабль въ движеніи, большое значеніе имѣетъ выборъ направленія атаки.

Положимъ (черт. 54), непріятельскій корабль находится въ A и идетъ по направленію AA_1 со скоростью 15 узловъ, а атакующіе его миноносцы имѣютъ ходъ 24 узла и стрѣляютъ минами, которыхъ скорость 30 узловъ. Если считать, что мины

будутъ пускаться съ разстоянія въ 4 кабельтова, то миноносцы должны цѣлить не въ *A*, а въ A_1, который отстоитъ отъ *A* на 2 кабельтова впередъ. Если теперь изъ точки A_1, какъ изъ центра, и радіусомъ въ 4 кабельтова описать окружность, то гдѣ нибудь на ней миноносцы должны занять позицію для выпуска мины. Принявъ, что миноносецъ начинаетъ подвергаться опасности быть потопленнымъ артиллеріей *A* съ разстоянія 10 кабельтовыхъ, опишемъ изъ *A*, какъ изъ центра, этимъ радіусомъ окружность. Пространство между окружностями — это то, которое миноносцу нужно пройти подъ выстрѣлами до момента выпуска мины, и очевидно его нужно пройти какъ можно скорѣе. Понятно, что гораздо скорѣе онъ его пройдетъ, идя навстрѣчу броненосцу, нежели идя ему на пересѣчку, или тѣмъ болѣе его нагоняя: во-первыхъ съ носу оно самое короткое *(ab)*, и къ кормѣ, все увеличиваясь, доходитъ да наибольшей своей величины *(cd)*, а кромѣ того, идя навстрѣчу, миноносецъ проходитъ это пространство съ суммою скоростей своей и непріятельской, а когда нагоняетъ— скорость его равна ихъ разности.

Въ данномъ примѣрѣ это во времени выразиться такъ: разстояніе *ab* (около 4 кабельтовыхъ) миноносецъ пройдетъ меньше, чѣмъ въ одну минуту, а *cd* (около 9 кабельтовыхъ) онъ пройдетъ въ 6 минутъ.

Такимъ образомъ миноносцамъ выгоднѣе идти въ атаку навстрѣчу *A*. Но идти по самой линіи *ac* неудобно; цѣль будетъ мала, мина встрѣтитъ подводную поверхность корабля подъ очень острымъ угломъ и вообще, при направленіи на *A*, въ моментъ выстрѣла носомъ, гдѣ бы на окружности ни находился миноносецъ, ему трудно будетъ повернуть, чтобы удалиться какъ можно скорѣе отъ непріятеля, когда мина уже выпущена. Поэтому теперь на миноносцахъ уже не ставятъ носовыхъ аппаратовъ, а оба аппарата (а на нѣкоторыхъ — три. Конспектъ, табл. 5) стрѣляютъ въ бока, имѣя извѣстный уголъ обстрѣла по направленію къ носу и къ кормѣ. Если бы миноносецъ могъ стрѣлять только по траверсу, ему пришлось бы выбрать путь *ee* и въ e_1 выпустить мину; имѣя три аппарата, онъ заранѣе ставитъ ихъ вѣеромъ, выбираетъ путь ff_3 и выпускаетъ свои мины поочередно въ f_1, f_2 и f_3, причемъ мина въ f_2, выпущенная по траверсу, должна быть выпущена нѣсколько позже, такъ какъ она пройдетъ разстояніе меньшее четырехъ кабельтовыхъ. Такъ какъ въ общемъ считается, что мина,

для обезпеченности взрыва, не должна встрѣчать подводную поверхность корабля подъ углами меньшими 15°, то миноносецъ не долженъ занимать позиціи въ затушеванномъ на чертежѣ пространствѣ.

Разъ нападеніе съ носа во всѣхъ отношеніяхъ выгодно для миноносца, оно невыгодно для атакованнаго корабля; а потому ему слѣдуетъ повернуть къ миноносцамъ корму (опять болѣе сильный сражается кормой, стараясь задержать быстроту уменьшенія разстоянія), и начать отъ нихъ уходить самымъ полнымъ ходомъ, чтобы выдержать ихъ какъ можно дольше подъ огнемъ своей артиллеріи. Чтобы не позволить ему этого сдѣлать, миноносцы раздѣляются на четыре группы. Первыя двѣ, пользуясь своимъ преимуществомъ передъ атакуемымъ кораблемъ въ ходѣ, обходятъ его внѣ досягаемости его артиллеріи и располагаются впереди, а двѣ остальныя занимаютъ мѣста сзади. Тогда, куда бы ни повернулся атакуемый корабль, онъ во всѣхъ положеніяхъ будетъ имѣть впереди себя двѣ группы миноносцевъ.

IV. Бой флота съ береговыми укрѣпленіями.

Безрезультатность сраженій флота съ береговыми укрѣпленіями за послѣднее время.

Нельзя не обратить вниманія на тотъ фактъ, что въ послѣднихъ войнахъ очень часто происходили бои между флотомъ и береговыми укрѣпленіями, и уныло-однообразный результатъ этихъ сраженій — почти даромъ потраченные снаряды какъ съ той, такъ и съ другой стороны. Дѣйствительно, поврежденія какъ флота, такъ и береговыхъ укрѣпленій оказывались положительно ничтожными. Къ таковымъ фактамъ можно отнести не только событія настоящей русско-японской войны, японско-китайской и испано-американской войнъ, но и Александрію и Лиссу, въ которыхъ, въ особенности въ Александріи, флотъ, повидимому, оказался полнымъ побѣдителемъ; но нельзя забывать, что осмотръ береговыхъ батарей Александріи показалъ, что при другомъ болѣе опытномъ и энергичномъ гарнизонѣ все могло бы быть исправлено въ одну ночь, и на другой день сраженіе могло бы возобновиться съ прежней силой. Что же касается до боя отряда канонерскихъ лодокъ съ фортами Таку, то нельзя упускать изъ вида, что обстоятельства здѣсь были совершенно исключительныя: 1) до открытія военныхъ дѣй-

ствій лодки безнаказанно зашли въ тылъ фортовъ, такъ что изъ 177 орудій, бывшихъ на фортахъ, по лодкамъ дѣйствовало всего 33 орудія [1]), причемъ брустверы фасовъ, обращенныхъ къ морю, служили столь опасными для береговыхъ укрѣпленій, при современномъ состояніи артиллеріи, тыльными прикрытіями; 2) противъ китайцевъ дѣйствовали команды первоклассныхъ морскихъ державъ.

Вѣроятныя причины безрезультатности боя флота съ береговыми укрѣпленіями.

Если признать въ общемъ безрезультатность борьбы флота съ береговыми укрѣпленіями, то естественно возникаетъ вопросъ, чему же приписать этотъ поразительный фактъ.

Причинъ этихъ не мало, и разобраться въ нихъ нелегко какъ по неимѣнію достаточнаго боевого опыта, такъ и потому, что бой флота съ береговыми укрѣпленіями самъ по себѣ очень сложенъ.

Трудность стрѣльбы.

Одна изъ причинъ — это, конечно, большая трудность стрѣльбы съ береговыхъ батарей по такой подвижной цѣли, какъ корабли, и еще бо̀льшая трудность стрѣльбы съ кораблей по такимъ хорошо маскированнымъ и сильно защищеннымъ, часто очень высоко расположеннымъ, сооруженіямъ, какъ береговыя укрѣпленія.

Неправильная подготовка въ мирное время.

Вторая причина, — это большое несоотвѣтствіе мирной практики съ дѣйствительностью. Крѣпости стрѣляютъ обыкновенно по цѣлямъ, движущимся съ скоростью черепахи, притомъ не измѣняющимся, сравнительно съ тѣмъ, какъ движутся корабли, и по опредѣленнымъ, извѣстнымъ на батареяхъ, направленіямъ, тогда какъ корабли способны, да конечно и будутъ, все время мѣнять направленіе движенія (курсъ) и свою скорость.

Точно также и флотъ. До сихъ поръ, во всѣхъ государствахъ почему-то слишкомъ мало обращали вниманія на эту сторону боевой дѣятельности флота — на борьбу его съ береговыми укрѣпленіями. Считали, что если мы практикуемся въ стрѣльбѣ по быстро движущимся цѣлямъ, изображающимъ морского противника, то какъ намъ не справиться со стрѣльбой по неподвижной и будто бы громадной цѣли, которую представляетъ изъ себя береговая батарея. Или мы думаемъ, что учимся, когда стрѣляемъ по поставленнымъ на берегу щитамъ, хотя, какъ это видно будетъ изъ послѣдующаго изложенія, стрѣльба эта не имѣетъ ничего общаго со стрѣльбой по береговымъ батареямъ.

---

[1]) «Морской Сборникъ» 1901 г. № 1, стр. 36.

Однимъ словомъ, я хочу сказать, что одна изъ причинъ неудачи — недостаточно тщательная подготовка какъ той, такъ и другой стороны къ предстоящей имъ боевой дѣятельности.

Необходимо передать береговыя укрѣпленія въ руки моряковъ.

Очень нежелательно, чтобы это было понято въ томъ смыслѣ, что какъ на береговыхъ артиллеристовъ, такъ и на морскихъ офицеровъ взводится обвиненіе въ небрежности въ отношеніи практики мирнаго времени. Небрежность эта не преднамѣренная, а естественная, вытекающая изъ самой служебной обстановки, такъ какъ только въ послѣднее время въ нѣкоторыхъ государствахъ береговыми укрѣпленіями начали вѣдать моряки: а недавно еще вездѣ ими вѣдали сухопутные артиллеристы.

Такимъ образомъ, въ борьбѣ укрѣпленій съ флотомъ оба противника, смѣшно сказать, имѣютъ другъ о другѣ довольно смутное представленіе, не знаютъ ни слабыхъ, ни сильныхъ сторонъ противника, ни способовъ его дѣйствій... Тяжелый это грѣхъ для насъ, моряковъ, но еще тяжелѣйшій для береговыхъ артиллеристовъ, у которыхъ вѣдь флотъ — это единственный возможный для нихъ противникъ; а какъ же можно успѣшно сражаться съ непріятелемъ, который не только не изученъ во всѣхъ деталяхъ, но о которомъ имѣются прямо совершенно невѣрныя представленія.

Вотъ здѣсь-то и лежитъ одинъ изъ корней зла, вотъ въ этомъ-то и заключается одна изъ главнѣйшихъ причинъ безрезультатности этихъ боевъ, нѣсколько даже комичныхъ: оба надѣются въ своихъ усиліяхъ истребить противника, выпускаютъ безчисленное множество дорогихъ и сложныхъ снарядовъ, и въ результатѣ — почти полный нуль. Совсѣмъ сказка о томъ, какъ медвѣдь съ китомъ воевалъ. Медвѣдь реветъ и землю на берегу роетъ, китъ фонтаны пускаетъ и хвостомъ по водѣ хлещетъ, а не могутъ другъ друга достать.

Конечно, можно принять кое какія мѣры для устраненія этого недостатка. Можно, напримѣръ, нѣкоторое число береговыхъ артиллеристовъ посылать на извѣстное время въ плаваніе, чтобы они присмотрѣлись къ кораблямъ, можно командировать морскихъ офицеровъ на батареи...; но, конечно, все это не болѣе, какъ палліативы.

Все, что было передъ этимъ сказано, можетъ быть полностью примѣнено къ относительному положенію морскихъ офицеровъ и сухопутныхъ инженеровъ, вѣдающихъ, напр., у насъ минными загражденіями портовъ.

Мнѣніе фельдмаршала Мольтке о томъ, кто долженъ быть на береговыхъ укрѣпленіяхъ, сухопутные или моряки.

Самымъ радикальнымъ образомъ вопросъ этотъ разрѣшили нѣмцы, которымъ никто, конечно, не откажетъ въ практичности. Уже шестнадцать лѣтъ тому назадъ, когда у Германіи флотъ еще былъ ничтожный и далеко не имѣлъ еще столь важнаго значенія въ представленіи правительства и народа, какъ это имѣетъ мѣсто именно въ Германіи теперь, само военное министерство, завѣдывающее береговой обороной, признало весь вредъ такого положенія вещей.

Вотъ что говорилъ поэтому поводу никто иной, какъ фельдмаршалъ Мольтке, въ комиссіи, учрежденной въ 1886 году для обсужденія организаціи государственной обороны:

«Защита береговъ организуется въ предвидѣніи высадки непріятельскихъ войскъ, перевезенныхъ моремъ, причемъ высадка эта будетъ производиться подъ прикрытіемъ боевыхъ эскадръ».

«Только морскіе офицеры способны замѣтить и оцѣнить слабыя стороны этихъ эскадръ, и въ зависимости отъ этого дать правильное направленіе всѣмъ средствамъ береговой обороны для борьбы съ непріятелемъ. Только они одни могутъ понять и оцѣнить различныя движенія непріятеля и угадать ихъ настоящую цѣль».

«Но важно еще не только угадать цѣль, которую преслѣдуетъ появившійся въ виду флотъ, но иногда еще является сомнѣніе въ его національности. Военная хитрость, состоящая въ томъ, чтобы поднять чужой флагъ, считается вполнѣ законною, пока судно, прибегшее къ этой хитрости, не начало непріязненныхъ дѣйствій. Только очень опытный глазъ можетъ различить непріятельскія суда, подъ какимъ бы флагомъ они не появились, по такимъ мелочамъ и признакамъ, которые для другихъ окажутся ничего не говорящими и совершенно безполезными».

«Затѣмъ на береговыхъ укрѣпленіяхъ башни, станки, пушки очень похожи, если даже не совершенно подобны тѣмъ, которые употребляются на судахъ. Только морское вѣдомство можетъ правильно организовать личный составъ для управленія всей этой матеріальной частью, притомъ такой, который будетъ способенъ не только къ знанію существующаго, но и къ прогрессу. Методы стрѣльбы изъ этихъ орудій, предназначенныхъ дѣйствовать по движущимся, и съ большою часто скоростью, цѣлямъ, гораздо болѣе приближаются къ методамъ, принятымъ на судахъ, нежели къ тѣмъ, которые употребляются на сухомъ пути. Наконецъ, надо

чтобы существовала тѣсная связь между дѣйствіями береговыхъ батарей и своихъ собственныхъ судовъ и минною обороной».

«Вся эта необходимая общность усилій можетъ быть достигнута личнымъ составомъ, принадлежащимъ къ флоту и управляемымъ однимъ лицомъ, состоящимъ въ морскомъ вѣдомствѣ».

Въ Германіи береговыми укрѣпленіями вѣдаютъ моряки.

Слова этого выдающагося военнаго авторитета говорятъ сами за себя и не требуютъ никакихъ поясненій. Какъ указывалъ Мольтке, такъ и было сдѣлано въ Германіи. Тамъ каждый морской офицеръ часть своей службы проводитъ на береговыхъ батареяхъ, и конечно для него его противникъ—вражескій корабль—не terra incognita; онъ понимаетъ каждое его движеніе, предугадываетъ всѣ его намѣренія по малѣйшимъ признакамъ, совершенно недоступнымъ для человѣка, не сроднившагося съ морской обстановкой. Точно также, если германскому флоту придется имѣть дѣло съ береговыми укрѣпленіями, если онъ, напр., придетъ къ намъ,—знайте, что на каждомъ кораблѣ найдутся такіе офицеры, которые прекрасно знакомы съ береговыми батареями, со слабыми и съ сильными ихъ сторонами, съ пріемами ихъ стрѣльбы и т. п.

Сравненіе силы флота съ силою береговыхъ укрѣпленій.

Раньше, чѣмъ говорить о способахъ борьбы флота съ береговыми укрѣпленіями, надо составить себѣ, хотя бы въ общихъ чертахъ, представленіе объ относительной силѣ корабля и батареи на берегу.

Во времена паруснаго флота существовали пословицы: «одна пушка на берегу стоитъ цѣлаго корабля», или «одна пушка на берегу стоитъ десяти, двадцати пушекъ на кораблѣ» и т. п.

Пословицы эти имѣли цѣлью выразить громадное преимущество артиллеріи на берегу передъ находящейся на кораблѣ, и въ общемъ въ то время совершенно правильно характеризовали дѣйствительное положеніе дѣла.

Въ то время артиллерія обладала чрезвычайно малой мѣткобойностью, такъ какъ прицѣлы были очень несовершенны, снаряды вгонялись въ дуло съ извѣстнымъ зазоромъ, огонь заряду передавали медленно, скорость полета была очень мала. Вслѣдствіе всѣхъ этихъ причинъ вліяніе движенія и качки корабля на мѣткость корабля было громадное. А между тѣмъ избавиться отъ качки во время боя парусный корабль не могъ, такъ какъ для того, чтобы занять позицію передъ укрѣпленіемъ, ему нуженъ былъ достаточный вѣтеръ, необходимо сопровождавшійся волной и качкой.

Маневрированіе корабля было чрезвычайно стѣснено, вслѣдствіе того, что паруса позволяютъ двигаться не по всѣмъ направленіямъ, а только по опредѣленнымъ—въ зависимости отъ направленія вѣтра. Перемѣны въ силѣ вѣтра, который, въ особенности у береговъ, дуетъ обыкновенно порывами и съ частыми, хотя и небольшими, перемѣнными направленіями, постоянно мѣняли ходъ и направленіе корабля независимо отъ желанія командира, и еще болѣе затрудняли стрѣльбу.

Съ теченіемъ времени сила морской артиллеріи приближается къ силѣ артиллеріи береговой.

Трудно опредѣлить, какъ должна быть выражена теперь формула сравнительной силы пушки на берегу и на кораблѣ, но можно указать, что съ теченіемъ времени число пушекъ на кораблѣ, которое слѣдуетъ противопоставить одной пушкѣ на берегу, все уменьшается, и береговая артиллерія не расходится по своей силѣ съ морской артиллеріей, а все сближается съ нею.

Дѣйствительно, условія, въ которыхъ дѣйствуетъ теперь морская артиллерія, значительно измѣнились. Прежде всего высокая степень совершенства матеріальной части современной артиллеріи имѣетъ слѣдствіемъ то, что движеніе корабля и его качка имѣютъ гораздо меньшее вліяніе на мѣткость. Затѣмъ флотъ теперь, благодаря паровому двигателю, выбираетъ моментъ боя, а слѣдовательно можетъ быть избѣгнута качка, по крайней мѣрѣ значительная; наконецъ, и сами корабли теперь по водоизмѣщенію больше прежнихъ парусныхъ кораблей, болѣе чѣмъ въ три раза и гораздо труднѣе поддаются качкѣ.

Прежде большое преимущество крѣпости состояло въ защитѣ. Въ то время какъ корабли строились исключительно изъ дерева и толщина стѣнъ ихъ была сильно ограничена, береговыя пушки скрывались за толстыми каменными стѣнами. Вспомнимъ, напр., что 5-го октября 1854 года огонь громаднаго союзнаго флота не могъ нанести существенныхъ поврежденій каменнымъ фортамъ, защищавшимъ входъ на Севастопольскій рейдъ. Въ эту же кампанію англичане произвели прямой опытъ [1]) надъ пассивной силой сопротивленія каменнаго форта. Послѣ взятія Бомарзунда, они поставили, въ разстояніи 5 кабельтовыхъ отъ форта, линейный корабль, который въ продолженіе двухъ часовъ стрѣлялъ по немъ залпами и бѣглымъ огнемъ и всетаки не могъ нанести ему существенныхъ поврежденій. Тогда корабль подошелъ на разстояніе

---

[1]) Grasset. La defense des côtes. 1899, стр. 288.

$2^1/_2$ кабельтовыхъ и только черезъ часъ непрерывной стрѣльбы залпами стѣны форта, обращенныя къ кораблю, обвалились. Если бы фортъ стрѣлялъ, то, конечно, къ этому времени корабль уже выбылъ бы изъ строя.

Но съ теченіемъ времени дѣло измѣнилось. Съ введеніемъ брони, защита кораблей пошла гораздо болѣе быстрыми шагами впередъ, нежели защита фортовъ. Конечно, та же броня, и гораздо болѣе толстая, доступна и фортамъ; но, будучи неподвижнымъ, береговое орудіе можетъ имѣть достаточный уголъ обстрѣла лишь при широкой амбразурѣ, и тѣмъ она должна быть шире, чѣмъ толще стѣны форта. Поэтому, когда понадобилось защищаться противъ современныхъ орудій громадной силы, пришлось настолько утолстить брустверъ, что громадное большинство укрѣпленій изъ казематированныхъ превратились въ открытыя, и немногія—въ башенныя, и тѣмъ самымъ сдѣлали себя досягаемыми для навѣснаго огня. Между тѣмъ корабль, поворачиваясь, имѣетъ возможность, при любой величинѣ амбразуры, стрѣлять изъ своихъ орудій по любому направленію, и по своему усмотрѣнію усилить свою защиту, повернувшись къ укрѣпленію такимъ образомъ, чтобы снаряды ударяли въ его броню подъ достаточно острымъ угломъ.

Сила усовершенствованія защиты корабля не замедлила дать себя почувствовать въ ту же кампанію, изъ которой были только что взяты примѣры. Кинбурнъ палъ благодаря тому, что противъ него уже дѣйствовали броненосцы. Затѣмъ въ началѣ 60-хъ годовъ, во время войны за нераздѣльность Соединенныхъ Штатовъ, противъ могущественныхъ фортовъ, защищавшихъ входъ въ Чарльстонъ, дѣйствовали почти исключительно мониторы—первые броненосцы, выстроенные сѣверянами, причемъ они безнаказанно для себя выдержали громадное число попаданій самыхъ тяжелыхъ береговыхъ орудій. За время осады Чарльстона, напр., въ мониторъ «Montauk» попало 214 снарядовъ, въ «Weehawken»—187, и они не вышли изъ строя, а форты всѣ были разрушены.

Преимущества флота передъ береговыми укрѣпленіями.

Въ борьбѣ флота съ береговыми укрѣпленіями оба противника имѣютъ свои преимущества.

Иниціатива боя.

Прежде всего флотъ является хозяиномъ положенія. Онъ всегда нападаетъ, тогда какъ крѣпость всегда обороняется; ему принадлежитъ иниціатива боя, потому онъ всегда можетъ выбрать самыя благопріятныя для себя обстоятельства,—крѣпость же должна подчиняться тактикѣ своего противника.

Подвижность.

Флотъ пріобрѣлъ большое преимущество передъ береговыми укрѣпленіями, котораго прежде не имѣлъ,—это подвижность. Дѣйствія флота не только стали независимы отъ капризовъ вѣтра, но теперь онъ можетъ, смотря по желанію, то разбрасывать, то концентрировать свои силы противъ одного пункта, увеличивать или уменьшать число пунктовъ атаки, выбирать тѣ разстоянія, которыя ему болѣе выгодны, и во время сраженія мѣнять ихъ безпрерывно. Можно на это замѣтить, что если береговымъ артиллеристамъ трудно стрѣлять по движущейся цѣли, то не менѣе трудно стрѣлять и съ корабля, хотя по цѣли и неподвижной, но съ движущейся платформы. Однако, въ положеніи тѣхъ и другихъ есть существенная разница, и именно въ пользу послѣднихъ. Командиръ корабля впередъ знаетъ, какими онъ пойдетъ путями (курсами), какимъ ходомъ, а потому можетъ принять свое движеніе во вниманіе. Береговой артиллеристъ въ значительной степени лишенъ этой возможности, всѣ его разсчеты основаны на томъ, какъ двигался непріятельскій корабль до выстрѣла, а потому онъ и будетъ постоянно ошибаться.

Превосходство личнаго состава.

Превосходство личнаго состава—на сторонѣ флота, въ особенности въ началѣ войны. Дѣйствительно, при объявленіи войны вся активная часть флота (стр. 115), состоящая обыкновенно изъ новѣйшихъ и лучшихъ кораблей, а также и первая категорія резерва, окажутся съ такимъ личнымъ составомъ, который плаваетъ уже на своемъ кораблѣ болѣе или менѣе продолжительное время, который привыкъ къ своей пушкѣ, у которой онъ и обучался, однимъ словомъ—съ личнымъ составомъ, который съ переходомъ съ мирнаго положенія на военное останется все тотъ же. Между тѣмъ въ крѣпостяхъ окажется не малое число прибывшихъ изъ запаса, которые, въ особенности въ первое время, будутъ сильно понижать достоинство личнаго состава, а черезъ какихъ нибудь 12 часовъ послѣ объявленія войны, а то и скорѣе, непріятельскій флотъ уже можетъ появиться передъ крѣпостью [1]).

Но еще бо̀льшее преимущество флота передъ береговыми укрѣпленіями—въ матеріальной части.

Превосходство въ матеріальной части.

Предѣльный возрастъ корабля—это 25 лѣтъ, да и вторую половину своей активной жизни онъ числится уже не въ первой

[1]) Кромѣ того, вообще для обороны береговъ предназначаются войска второй линіи, лучшія же войска сосредоточиваются для дѣйствій на сухопутныхъ границахъ.

линіи; крѣпости же существуютъ вѣка. Поэтому корабли постоянно строятся и конечно снабжаются всѣми новѣйшими усовершенствованіями по матеріальной части. Притомъ лучшіе и новѣйшіе корабли, какъ подвижная сила, могутъ быть приведены къ любому пункту непріятельскаго побережья, тогда какъ ни у одного государства не хватитъ средствъ всѣ важные пункты защищать сильными крѣпостями новѣйшихъ типовъ.

Старому кораблю можно дать второстепенное назначеніе, во второй и третьей линіи, замѣнивъ его новымъ; то же самое можно сдѣлать съ кораблемъ, который, напр., мѣняетъ котлы, броню или артиллерію. Съ крѣпостью этого сдѣлать нельзя,—она нужна именно на томъ мѣстѣ, гдѣ выстроена, а перестройка и перевооруженіе береговой батареи выводитъ ее изъ строя на много лѣтъ; а чего же стоитъ крѣпость, которая постоянно перестрòивается? Вотъ всѣ эти соображенія, въ связи съ громадной стоимостью перестройки и перевооруженія крѣпостей, приводятъ къ тому, что по матеріальной части крѣпости очень отстали отъ флота. Можно съ увѣренностью сказать, что, даже въ настоящій моментъ, на береговыхъ крѣпостяхъ значительное большинство орудій принадлежитъ къ образцамъ 60-хъ и 70-хъ годовъ, о которыхъ на корабляхъ уже давно забыли.

«Врядъ ли атакующій», говоритъ полковникъ В. А. Мошнинъ [1]), «откажется отъ преимуществъ, представляемыхъ постоянною готовностью флота по сравненію съ береговыми крѣпостями. Разница между неготовымъ флотомъ и неготовою береговой крѣпостью та, что если флотъ неготовъ, онъ и не пойдетъ въ атаку, тогда какъ береговая крѣпость, хотя бы и неготовая, вынуждена вступать въ борьбу. Помимо изложеннаго, мобилизаціонная готовность флота несравненно выше, чѣмъ готовность береговыхъ крѣпостей, постоянно подвергающихся передѣлкамъ вслѣдствіе техническихъ усовершенствованій».

Преимущества береговыхъ укрѣпленій передъ флотомъ.

Но не мало преимуществъ имѣютъ и береговыя укрѣпленія.

Несмотря на усовершенствованіе защиты корабля, всетаки защита береговой батареи можетъ быть сдѣлана гораздо сильнѣе: или посредствомъ толщины бруствера, или посредствомъ возвышенія батареи надъ горизонтомъ воды. Кромѣ того, батареи могутъ

---

[1]) Оборона побережья съ древнѣйшихъ временъ до нашихъ дней. 1902, стр. 528.

быть превосходно маскированы, что при введеніи бездымнаго пороха играетъ очень важную роль. При стрѣльбѣ преимущество заключается въ полной устойчивости платформы и въ несравненно лучшихъ способахъ опредѣленія разстояній, между тѣмъ какъ одинъ изъ важнѣйшихъ недостатковъ стрѣльбы съ корабля, именно по береговой батареѣ,— это громадная трудность опредѣленія разстояній. Въ сраженіи корабля съ береговоей батареей наибольшую опасность для обоихъ противниковъ представляетъ навѣсный огонь, и большое преимущество крѣпости заключается въ томъ, что для нея употребленіе мортиръ вполнѣ возможно, тогда какъ для корабля это представляетъ большія затрудненія.

Чувствительность къ пораженію береговой батареи меньше, чѣмъ корабля, на которомъ все поневолѣ скучено, и гораздо легче на ней произвести исправленіе, чѣмъ на кораблѣ; кромѣ того, на немъ кромѣ людей и пушекъ могутъ быть повреждены всевозможные механизмы, необходимые для правильной дѣятельности корабля. Затѣмъ, запасы снарядовъ на береговой батареѣ могутъ быть гораздо больше, а также имѣется возможность замѣстить выбывшихъ изъ строя людей.

Наконецъ, береговыя батареи имѣютъ одну опредѣленную цѣль— борьбу съ флотомъ, и соотвѣтственно этой одной цѣли онѣ и строятся; тогда какъ корабли предназначены главнымъ образомъ для морского боя, а требованія для него другія, чѣмъ для боя съ береговыми укрѣпленіями, вслѣдствіе чего для этой послѣдней цѣли корабли недостаточно хорошо приспособлены.

Подсчитывая за и противъ, надо придти къ выводу, что все-таки преимущество въ силѣ остается за пушкой, поставленной на берегу; но, конечно, и рѣчи быть не можетъ о томъ отношеніи силъ, которое было вѣрно во времена паруснаго флота. Каково это отношеніе, я не возьмусь сказать, но и между сухопутными военными имѣется не мало мнѣній, сводящихся къ тому, что отношеніе это недалеко отъ единицы.

Типы береговыхъ укрѣпленій.

Здѣсь, конечно, не мѣсто распространяться объ устройствѣ береговыхъ укрѣпленій, но, чтобы говорить о способахъ борьбы съ ними, необходимо напомнить о главнѣйшихъ ихъ типахъ [1]).

---

[1]) Черт. 55, 56 и рис. 90, 91, и нѣкоторыя данныя, относящіяся къ береговымъ укрѣпленіямъ, заимствованы изъ сочиненія Н. Буйницкаго «Объ устройствѣ приморскихъ крѣпостей», 1899.

Открытыя батареи.

Пробиваніе бруствера — это неправильная цѣль для морской артиллеріи.

Преобладающій типъ береговыхъ батарей — это открытыя или барбетныя (черт. 55, 56 и рис. 90). Такъ какъ толщина бруствера на берегу ничѣмъ не ограничена, кромѣ стоимости, то, съ увеличеніемъ пробивной силы снарядовъ, толщина эта дошла до громадной величины, и можетъ идти и дальше; такимъ образомъ, если морская артиллерія поставитъ себѣ цѣлью—пробивать брустверъ, она всегда останется побѣжденной, какъ осталась побѣжденной

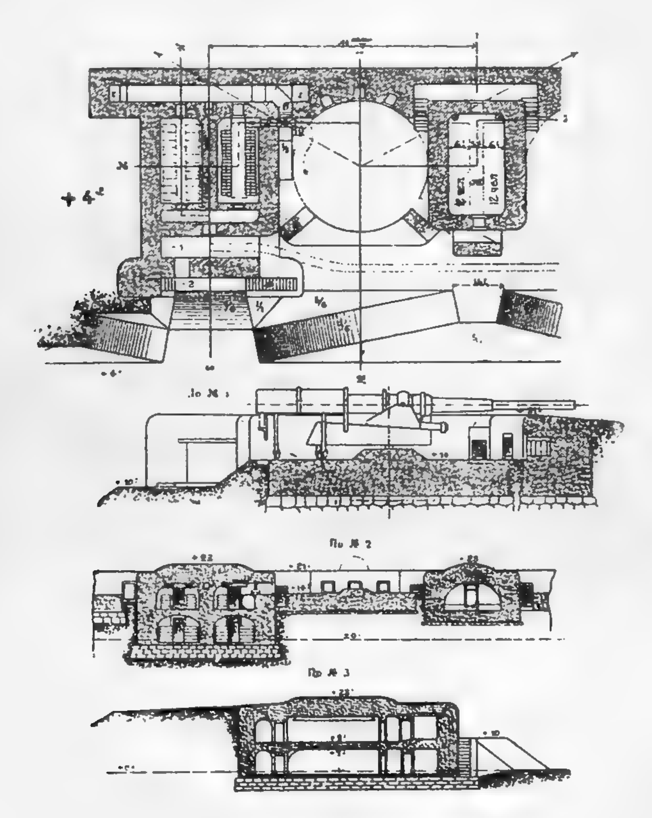


Рис. 90. Береговая бетонная установка 10-д. пушки въ 45 калибровъ.

она же въ своемъ стремленіи добраться до жизненныхъ частей хорошо защищеннаго корабля (стр. 73 и 79). Прежде открытыя батареи снабжались особыми тыловыми прикрытіями, а для защиты отъ анфиладнаго огня между орудіями имѣлись высокіе траверсы. Теперь этого избѣгаютъ, во-первыхъ, для того, чтобы дать орудіямъ круговой обстрѣлъ (вправо и влѣво отъ орудія всегда оставляется два мертвыхъ сектора, не менѣе 60° каждый, для безопасности людей и орудій, расположенныхъ рядомъ [1]), а во вто-

[1]) Объ устройствѣ приморскихъ крѣпостей, стр. 20.

рыхъ — современные фугасные снаряды, ударившись въ эти прикрытія, дадутъ массу осколковъ въ стороны и назадъ и легко могутъ вывести орудіе изъ строя. Несмотря однако на отсутствіе на современныхъ батареяхъ этихъ прикрытій, все же между орудіями имѣется такъ много и столь далеко вытянутыхъ назадъ построекъ (рис. 90), что, даже и при большой настильности

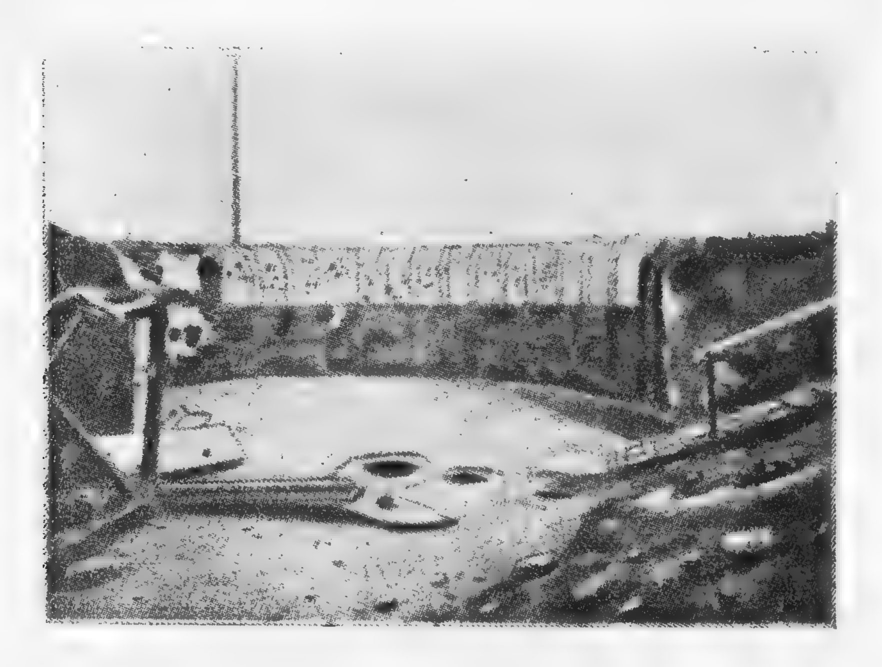


Рис. 91. Дѣйствіе разрыва снаряда на бетонъ.

траэкторій корабельныхъ орудій, многіе изъ незначительныхъ перелетовъ будутъ попадать въ боковыя стѣнки этихъ надстроекъ и давать массу осколковъ внутрь того открытаго лишь сверху и сзади ящика, въ которомъ помѣщается орудіе и прислуга. Для этого кораблю слѣдуетъ лишь располагаться такъ, чтобы направленіе его выстрѣловъ составляло съ линіей бруствера извѣстный уголъ.

Дѣйствіе разрыва снаряда на бетонъ.

Всѣ эти междуорудійныя постройки сооружаются теперь изъ бетона; но насколько бетонъ хорошо сопротивляется прониканію снаряда, въ особенности когда онъ прикрытъ слоемъ земли, настолько же онъ является опаснымъ для внутренней облицовки тѣхъ помѣщеній, въ которыхъ можетъ взорваться современный снарядъ, начиненный сильно взрывчатыми веществами,—такъ какъ онъ даетъ при этомъ массу осколковъ и только усиливаетъ дѣй-

ствіе снаряда (рис. 91). Отчасти этому можетъ помочь обшивка внутреннихъ бетонныхъ стѣнъ листовымъ желѣзомъ, но до сихъ поръ это еще не вышло изъ области опытовъ.

Траверсы между орудіями имѣются и на кораблѣ, но тамъ они играютъ нѣсколько другую роль, нежели на береговой батареѣ. Для того, чтобы добраться до орудія на кораблѣ, снарядъ долженъ сначала пробить вертикальную броню, причемъ онъ и взрывается, и траверсы не даютъ осколкамъ захватить слишкомъ большое пространство; сами же они не служатъ причиной взрыва снаряда, какъ это имѣетъ мѣсто на береговой батареѣ. Однако безъ траверсовъ, хотя бы и низкихъ, нельзя обойтись и тамъ, такъ какъ иначе каждый снарядъ, упавшій на валгангъ, могъ бы нанести вредъ нѣсколькимъ орудіямъ. Разрываясь у валганга, снаряды, кромѣ осколковъ [1]), «разбрасываютъ массу земли и песку, осыпающихъ орудія и ихъ прислугу, каналы орудій засоряются, механизмы и прицѣлы не дѣйствуютъ, пока ихъ не очистятъ. Песокъ, на основаніи опыта, выбрасывается на разстояніе до 200 футъ. Прикрывая валгангъ одеждою: песчаникомъ, рельсами и т. п., достигаютъ увеличенія числа осколковъ».

Вредъ снабженія береговыхъ орудій щитами.

Нерѣдко можно видѣть и теперь, что орудія на открытыхъ батареяхъ снабжены тонкими, въ 1—2 дюйма толщины, металлическими щитами, яко бы для защиты прислуги отъ дѣйствія мелкихъ судовыхъ скорострѣлокъ, расположенныхъ на марсахъ (площадки на мачтѣ, на высотѣ около 100 футъ надъ водой), и дѣйствительность такихъ прикрытій признается и въ спеціальной литературѣ [2]). Между тѣмъ, не говоря уже о томъ, что такой толщины щиты не служатъ защитой и противъ большей части мелкихъ скорострѣлокъ, они прекрасно приспособлены для улавливанія болѣе крупныхъ снарядовъ, конечно, не удерживая ихъ, а заставляя ихъ лишь взрываться; тогда какъ при отсутствіи щита снаряды пролетали бы дальше безъ всякаго вреда для батарей. На корабляхъ уже давно сознали, что защита или должна быть надежной, или нужно ее убрать совсѣмъ, иначе она представляетъ только бо́льшую опасность. Поэтому, напр., мелкія скорострѣлки, стоящія на верхней палубѣ, которыя нельзя прикрыть броней достаточной толщины, оставляютъ безъ всякаго прикрытія.

---

[1]) Оборона побережья. В. А. Мошнинъ, стр. 332.

[2]) Объ устройствѣ приморскихъ крѣпостей, стр. 19.

Открытыя батареи стараются помѣщать высоко, такъ какъ тогда они труднѣе досягаемы для выстрѣловъ съ кораблей; хотя новѣйшія судовыя установки даютъ уже возможность стрѣлять подъ большими углами возвышенія—до 35°.

Бронеказематныя и башенныя батареи.

Какъ было уже указано выше (стр. 163), кромѣ громадной стоимости казематированныхъ батарей, имъ очень трудно придать достаточный уголъ обстрѣла. Поэтому болѣе подходящимъ типомъ для низкихъ батарей, которыя считается опаснымъ дѣлать открытыми, являются батареи бронеказематныя и башенныя. Первыя имѣетъ броню лишь противъ орудія (черт. 57), а между орудіями — казематы изъ бетона, присыпанные снаружи землей. Вторыя имѣютъ такія же башни, какъ и на карабляхъ, но число такихъ батарей чрезвычайно ограничено, въ виду громадной ихъ

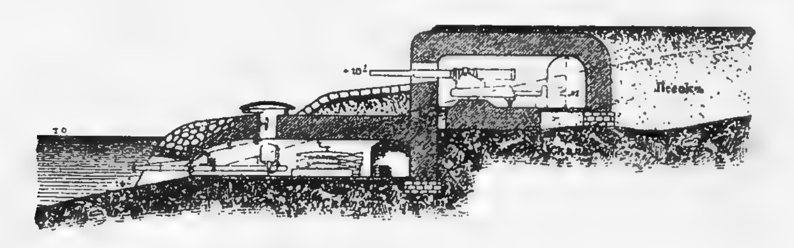


Рис. 92. Типъ кинжальной береговой батареи.

стоимости. Однако, имѣются особаго типа батареи, такъ называемыя кинжальныя (рис. 92), которыя могутъ мириться съ небольшимъ угломъ обстрѣла, и потому могутъ быть казематированными.

Кинжальныя батареи.

Назначеніе ихъ — воспрепятствовать прорыву непріятельскихъ кораблей на рейдъ, для чего онѣ и ставятся въ самыхъ узкихъ мѣстахъ входа. Чтобы достигнуть своей цѣли, онѣ должны стрѣлять безъ промаха и должны стремиться къ тому, чтобы однимъ ударомъ вывести корабль изъ строя. Для этого онѣ вооружаются орудіями самаго крупнаго калибра, располагаются очень низко надъ водой, такъ, чтобы траэкторія шла почти параллельно поверхности воды и снарядъ ударилъ бы корабль какъ можно ближе къ этой поверхности. Стрѣляютъ онѣ съ близкихъ дистанцій. Чтобы сдѣлать эти батареи совершенно неуязвимыми, онѣ снабжаются иногда очень толстыми брустверами, или, если мѣстность тому соотвѣтствуетъ, вырубаются въ скалѣ такъ, что орудіе стрѣляетъ какъ бы изъ длиннаго коридора, и тогда оно уже только и можетъ стрѣлять по одному опредѣленному напра-

вленію. Такія батареи, напр., защищаютъ входъ въ Брестъ. Подъ ними иногда устраиваютъ подводную батарею самодвижущихся минъ.

Мортирныя батареи.

Мортирныя батареи бываютъ какъ низкія, такъ и высокія; конечно, онѣ всегда открыты, но зато прекрасно могутъ быть маскированы.

Вооруженіе береговыхъ батарей.

Калибры орудій на береговыхъ батареяхъ въ общемъ тѣ же, что и на судахъ, но только орудій новыхъ образцовъ сравнительно мало. Такъ какъ старыя орудія собственно уже утратили всякую бронебойность, то, напр., въ нашей береговой артиллеріи они приспособлены для навѣсной стрѣльбы: для этого ихъ ставятъ на станки Дурляхера, на которыхъ они могутъ стрѣлять съ углами возвышенія до 35°, и на большихъ дистанціяхъ (3,000 саж. и дальше) даже имѣютъ преимущество передъ мортирами, уступая имъ въ палубобойности, но зато превосходя ихъ въ досягаемости и мѣткости [1]).

Дѣйствительность мортирнаго огня.

Вообще береговые артеллеристы, имѣя очень мало основаній надѣяться на поврежденіе вертикальной брони корабля, возлагаютъ большія надежды на навѣсный огонь; и дѣйствительно, мортиры составляютъ по численности отъ 1/3 до 1/2 вооруженія нашихъ приморскихъ крѣпостей. Надежда эта, конечно, имѣетъ свои основанія, такъ какъ корабль хуже всего прикрытъ противъ навѣсныхъ выстрѣловъ, и на дальнихъ дистанціяхъ вѣроятность попаданія въ палубы больше, нежели въ борта. Но, съ другой стороны нельзя также не отмѣтить и нѣкотораго увлеченія мортирами. Во-первыхъ, спеціально произведенные опыты показали, что, для того, чтобы имѣть надежду на попаданіе въ корабль, движущійся со скоростью только 10 узловъ, надо сосредоточить по нему огонь 24 мортиръ; флотъ же легко можетъ во время атаки раздѣляться на группы, а тогда придется разбросать свой огонь и мортирнымъ батареямъ. Во-вторыхъ, хотя самая сильная наша мортира (калибромъ въ 11″, образца 1877 г.) и пробиваетъ на разстояніяхъ отъ 2,500 до 4,000 саж. (30—45 кабельтовыхъ) горизонтальную 4″ броню, т. е. самую толстую броневую палубу, но на болѣе близкихъ дистанціяхъ она уже этого сдѣлать не можетъ,

---

[1]) Вообще, кажется, на сухомъ пути не особенно спѣшатъ отказываться отъ орудій образцовъ 60-хъ и 70-хъ годовъ, а даже находятъ въ нихъ такія достоинства, что считаютъ ихъ необходимыми и для вновь строющихся крѣпостей, притомъ въ равномъ количествѣ съ пушками новѣйшихъ образцовъ. «Объ устройствѣ приморскихъ крѣпостей», стр. 27, 28, 66 и 67.

а затѣмъ снаряду очень трудно достигнуть не разорвавшись до броневой палубы, подъ которой скрыты жизненныя части корабля. Ему надо сначала пробить двѣ, три палубы (черт. 24, стр. 73),—на нѣкоторыхъ судахъ имѣются двѣ броневыя палубы,—и навѣрно онъ разорвется въ одномъ изъ верхнихъ помѣщеній, гдѣ, конечно, онъ можетъ надѣлать много вреда; но вѣроятность, что онъ выведетъ корабль изъ строя, чрезвычайно мала.

Распредѣленіе огня береговой крѣпости.

Въ общемъ, артиллерія береговой крѣпости расположена такъ, что первая зона огня, въ которую входитъ флотъ (отъ 6 до 8 верстъ), составлена изъ огня крупныхъ мортиръ и старыхъ орудій, стрѣляющихъ навѣснымъ огнемъ. Только на разстояніяхъ меньшихъ начинается бронебойное дѣйствіе пушекъ, да и то самыхъ новѣйшихъ; старыя же пушки безвредны для брони до самыхъ малыхъ дистанцій.

Минное загражденіе портовъ.

Минное загражденіе состоитъ или изъ плавучихъ, или изъ донныхъ минъ, которыя могутъ взрываться или по желанію, или также автоматически. Схема одной линіи минъ показана на черт. 17.

Дѣйствія корабля при сраженіи его съ различными типами батарей.

Необходимо теперь разсмотрѣть, какъ поступать кораблю при борьбѣ съ береговыми батареями различныхъ типовъ. Такъ какъ у того и другого противника имѣются и сильныя и слабыя стороны, надо поставить себѣ цѣлью первыми воспользоваться, а вторыя—прикрыть.

Естественное преимущество корабля—за нимъ инищіатива боя, т. е. онъ выбираетъ дистанцію, позицію, способъ маневрированія и время атаки. Въ этой послѣдовательности мы и разберемъ дѣйствія корабля.

Выборъ дистанцій при сраженіи съ открытой батареей.

Положимъ сначала, что корабль A (черт. 58) сражается съ открытой батареей B.

Положимъ корабль находится въ A_1, на такомъ разстояніи отъ батареи, что при траэкторіи A_1a, коснувшей гребень бруствера, снарядъ упалъ такъ далеко за батареей, что сфера его взрыва не захватываетъ прислуги у орудій. Тѣмъ менѣе дѣйствительнымъ окажется всякій перелетъ A_1b, и точно также пропадетъ даромъ и недолетъ A_1c, такъ какъ брустверъ всегда можетъ быть сдѣланъ достаточно толстымъ, чтобы любой снарядъ не былъ въ состояніи его пробить. Такимъ образомъ, въ данномъ случаѣ дистанція такова, что вся надежда корабля можетъ быть лишь положена на то, что можетъ быть удастся попасть въ орудіе, или, попадая около него, въ гребень бруствера, засыпать его землей или осколками бетона; иначе говоря, демонтировать орудіе.

Гнаться за демонтированіемъ береговыхъ орудій кораблю невыгодно.

Однако, опыты демонтированія орудій, даже при земляномъ брустверѣ, при которомъ цѣль эта достигается несравненно легче, нежели при бетонномъ, даютъ очень малоутѣшительный результатъ. Опытъ показываетъ, что для демонтированія каждаго орудія надо снять 1200 куб. футъ грунта [1]), а для этого нужно, чтобы попало въ брустверъ 40 снарядовъ 6″ калибра. Вѣроятность попаданія при разстояніи въ 15—20 кабельтовыхъ, при ошибкахъ въ разстояніи до 1 кабельтова и при обычныхъ размѣрахъ бруствера, можно считать въ мирное время 10%, а боевой прецентъ попаданія надо считать по крайней мѣрѣ вдвое меньше, то есть 5%. Слѣдовательно, для демонтированія одного орудія, прикрытаго землянымъ брустверомъ, надо выпустить 800 снарядовъ.

И дѣйствительно, во время бомбардировки Александріи, англичане выпустили 3,200 снарядовъ большого и 16,230 малаго калибра, съ разстояній отъ $1\frac{1}{2}$ до 10 кабельтовыхъ, и демонтировали всего 10 орудій; остальныя выбыли изъ строя отъ своей собственной неисправности. Точно также во время одной опытной стрѣльбы, т. е. въ мирное время, въ совершенно тихую погоду, на разстояніяхъ отъ 8 до 14 кабельтовыхъ, эскадра выпустила въ опытную батарею 109 крупныхъ снарядовъ и 460 мелкихъ и демонтировала лишь одно орудіе изъ четырехъ.

Такимъ образомъ, едва ли стоитъ гнаться за демонтированіемъ орудій, въ особенности при бетонномъ, непроницаемомъ для снарядовъ, брустверѣ.

Поэтому дистанція A_1B не годится совсѣмъ, и только тогда, когда корабль отойдетъ на разстояніе A_2B, при которомъ снарядъ, описавшій траэкторію A_2a, касающую гребень бруствера, упадетъ настолько близко за брустверомъ, что взрывъ его будетъ опасенъ для орудій и для его прислуги, можно считать, что корабль находится на предѣлѣ настоящей дистанціи. Съ увеличеніемъ дистанціи вѣроятность перекидныхъ выстрѣловъ для корабля все увеличивается, но вмѣстѣ съ тѣмъ увеличивается вѣроятность для батареи повредить корабль навѣснымъ выстрѣломъ, если ея пушки приспособлены для такой стрѣльбы. Если A_3B будетъ дистанція, съ которой уголъ паденія снарядовъ орудій батареи сдѣлается достаточно большимъ, чтобы пробивать броневую палубу корабля, то пространство, въ которомъ долженъ маневрировать ко-

Зона перекидныхъ выстрѣловъ.

[1]) «Морской Сборникъ», 1900 г. № 1, стр. 154.

рабль, будетъ ограничено дистанціями A_3B и A_2B. Пространство это, конечно, будетъ измѣняться въ зависимости отъ вооруженія батареи и корабля и защиты послѣдняго, считая, что защита первой непреоборима для корабля.

Если мы предположимъ, что батарея B возвышена надъ уровнемъ моря на 20 футъ и вооружена 11″ орудіями въ 20 калибровъ длиной, которыхъ еще такъ много въ нашихъ приморскихъ крѣпостяхъ, а на кораблѣ поставлены 8″ пушки въ 45 калибровъ длиной, то для наивыгоднѣйшихъ дистанцій для корабля получимъ такія цифры.

Перекидные выстрѣлы сдѣлаются возможными для корабля съ разстоянія 2,500 саженъ, а броневая палуба его при толщинѣ въ 3 дюйма начнетъ пробиваться орудіями батареи лишь съ разстоянія въ 4,250 саж., т. е. разстояніе $A_3 A_2 = 1750$ саженъ или 3½ версты. Такъ какъ на этихъ дистанціяхъ данныя пушки пробиваютъ лишь 4—5½ дюймовъ обыкновенной стальной брони при нормальномъ ударѣ, то даже довольно слабо защищенный корабль можетъ маневрировать въ этой зонѣ и поражать батарею, самъ не подвергаясь почти ни малѣйшей опасности серьезнаго повреждения.

Кораблямъ въ бою съ открытыми укрѣпленіями выгоднѣе стрѣлять уменьшенными зарядами.

Зона эта можетъ быть значительно расширена, если стрѣлять напримѣръ не боевыми, а *практическими*[1]) зарядами. Тогда, вслѣдствіе бо́льшей выгнутости траэкторіи, перекидные выстрѣлы сдѣлаются возможными съ разстоянія въ 1,250 саж., и на этомъ разстояніи 11″ старая пушка можетъ при нормальномъ ударѣ пробить лишь 7″ обыкновенной стальной брони. Такимъ образомъ, зона маневрированія уширится до 6 верстъ.

Возвышеніе батареи очень мало вліяетъ на ширину зоны перекидныхъ выстрѣловъ.

Возвышеніе батареи надъ уровнемъ моря не имѣетъ значительнаго вліянія на предѣлы наивыгоднѣйшей для корабля зоны. Если бы мы представили себѣ, что батарея *B*, вмѣсто 20 футъ, была бы возвышена надъ моремъ на 300 футъ, дистанція A_2B увеличилась бы при 5-ти верстахъ на 250 саженъ, а A_3B уменьшилась бы всего на 100 саженъ.

Если бы батарея была вооружена самыми новѣйшими и сильными современными береговыми пушками—10″ въ 45 калибровъ длиной, то, въ зависимости отъ своей защиты, корабль могъ бы

---

[1]) Практическій зарядъ—это уменьшенный зарядъ (обыкновенно ½ боевого) употребляемый въ мирное время для практиче кой стрѣльбы.

выбрать такую наименьшую дистанцію, чтобы главная его броневая защита не пробивалась, напр. на разстояніи 3,000 саженъ, на которомъ 10″ орудіе пробиваетъ при нормальномъ ударѣ 12 дюймовъ обыкновенной стали. Если это разстояніе окажется слишкомъ большимъ для достаточно мѣткой стрѣльбы, то можно, конечно, и приблизиться, оставаясь лишь въ предѣлахъ возможности вести перекидную стрѣльбу [1]).

Выборъ позиціи при сраженіи съ открытой батареей.

Кромѣ дистанціи, надо выбрать еще и позицію относительно батареи. Напримѣръ, если батарея имѣетъ одинъ фасъ (черт. 59) и уголъ ея обстрѣла *abc*, корабль А подставляетъ свою бортовую броню подъ острымъ угломъ, а самъ стрѣляетъ такъ, что почти всѣ его перелеты, какъ бы ни были настильны траэкторіи, дадутъ перекидные выстрѣлы, такъ какъ снаряды ударяютъ въ траверсныя постройки. Такъ же могутъ быть выбраны позиціи и при боѣ съ двух- и трехфасной батарей (черт. 60 и 61).

Значеніе перекидной стрѣльбы для флота.

Итакъ, въ общемъ, при боѣ съ открытой батареей, корабль всегда можетъ выбрать для себя наивыгоднѣйшую зону, въ которой возможны перекидные выстрѣлы, и зона эта сдѣлается значительно шире, когда флотъ, думавшій до сихъ поръ лишь о морскомъ боѣ и заботившійся лишь о настильности траэкторій, приспособится къ бою съ береговыми укрѣпленіями, хотя бы — только тѣмъ, что для всѣхъ орудій будетъ разработана стрѣльба

[1]) Въ зависимости отъ устройства батареи, опасное для нея пространство при перекидныхъ выстрѣлахъ, выраженное въ возвышеніи гребня бруствера надъ валгангомъ, равно 10, 8 или 6. Соотвѣтствующіе этому углы паденія различныхъ орудій русской морской артиллеріи соотвѣтствуютъ слѣдующимъ разстояніямъ до батареи при боевыхъ разрядахъ:

Орудія. \ Углы паденія.	6°	7°	9½°
12″ орудіе въ 40 калибр. . . .	35 каб.	39 каб.	45 каб.
10″ » » 45 »	34 »	37 »	43½ »
8″ » » 45 » . . .	31½ »	34 »	38½ »
8″ » » 35 » . . .	19 »	21 »	25 »
6″ » » 45 » . . .	26 »	27 »	31 »
4,7″ » » 45 » . . .	23 »	24½ »	28 »
3″ » » 50 » . . .	17½ »	19 »	22 »

особыми уменьшенными зарядами. Между тѣмъ до сихъ поръ вообще на перекидную стрѣльбу во флотѣ почти не обращали вниманія, а вмѣстѣ съ тѣмъ не обращали вниманія и на выборъ наивыгоднѣйшей дистанціи, предполагая разрушать брустверъ или демонтировать пушки.

Перекидная стрѣльба, напр., единственная, возможная противъ столь многочисленныхъ теперь мортирныхъ батарей. Для перекидной стрѣльбы, исключающей требованія бронебойности, могутъ служить всѣ орудія, которыми вооружаются корабли, и конечно главная роль въ такой стрѣльбѣ будетъ принадлежать орудіямъ средняго калибра. Напр. 3″ (75 мм.) орудія, которыхъ теперь такъ много на корабляхъ (Конспектъ, таблица № 5), превосходно могутъ вести перекидную стрѣльбу на разстояніяхъ отъ 22 до 35 кабельтовыхъ, и при боевыхъ зарядахъ, и надо полагать, эти-то пушки и окажутся самыми страшными для открытыхъ батарей, засыпая ихъ дождемъ фугасныхъ снарядовъ. На этихъ же разстояніяхъ хорошо защищенный корабль можетъ противустоять самымъ крупнымъ береговымъ пушкамъ[1]), для хорошаго же дѣйствіямъ мортиръ эти разстоянія слишкомъ малы.

Бой съ открытой батареей, снабженной тыловымъ прикрытіемъ.

Много имѣется открытыхъ еще батарей, которыя построены въ такой мѣстности (напр. на уступахъ скалы), что сейчасъ же за ними поднимается каменный или земляной откосъ, или имѣется искусственно выведенное тыльное прикрытіе. Въ такія батареи всего выгоднѣе стрѣлять поверхъ бруствера прямо въ этотъ откосъ, который быстро засыпаетъ батарею осколками камней и землей и заставитъ скоро ее замолчать, какъ засыпались наши батареи въ Петропавловскѣ во время боя съ отрядомъ англо-французскихъ судовъ.

Выборъ позиціи въ бою съ бронеказематной и башенной батареей.

Въ бою съ бронеказематными и башенными батареями дистанція боя выбирается на тѣхъ же основаніяхъ, что и въ морскомъ бою (стр. 131); причемъ, стрѣльба производится, конечно, исключительно бронебойными снарядами. Преимущество корабля здѣсь заключается главнымъ образомъ въ выборѣ позиціи, въ его возможности, напр., поражать броню противника нормальными ударами, подставляя свою подъ угломъ (черт. 57).

---

[1]) Бронебойныя пушки прицѣльнаго дѣйствія не будутъ принимать участія въ борьбѣ на разстояніяхъ бо́льшихъ 3—4 верстъ (17—24 кабельтовыхъ). «Объ устройствѣ приморскихъ крѣпостей», стр. 32.

Единственно только при сраженіи съ мортирными батареями позиція корабля будетъ выгоднѣе въ томъ случаѣ, если онъ будетъ къ нимъ обращаться прямо бокомъ, т. е. будетъ имѣть ихъ на траверсѣ, такъ какъ вѣроятность попаданія въ палубу будетъ меньше, а въ вертикальную броню навѣсные выстрѣлы при всякомъ положеніи корабля ударяютъ подъ острыми углами.

Выборъ позиціи въ бою съ мортирной батареей.

Причинить какой либо вредъ настоящей кинжальной батареѣ едва ли доступно для корабля. Единственное средство борьбы — это утилизировать наилучшимъ образомъ свою защиту и затруднить батареѣ прицѣлку, о чемъ будетъ сказано въ статьѣ о прорывѣ.

Сраженіе съ батареями устарѣлой постройки.

Здѣсь не разбирается бой съ батареями совершенно устарѣлой постройки, которыхъ существуетъ еще не мало и въ первоклассныхъ крѣпостяхъ. Здѣсь условія для выбора дистанціи могутъ быть чрезвычайно разнообразны, въ зависимости отъ конструкціи батареи и ея вооруженія. Напр., сражаясь съ каменнымъ фортомъ, подкрѣпленнымъ сверху бетономъ, и съ металлическими амбразурами, которыя имѣются еще въ достаточномъ количествѣ въ англійскихъ портахъ, можно подойти на самую близкую дистанцію, чтобы бить именно въ амбразуры и ихъ основанія, представляющія изъ себя самое слабое мѣсто защиты.

Выборъ способа маневрированія.

Разъ выбрана наивыгоднѣйшая зона для корабля, надо составить себѣ планъ маневрированія въ этой зонѣ. Для этого надо еще предварительно разсмотрѣть одинъ изъ крупнѣйшихъ недостатковъ корабля въ бою его съ береговымъ укрѣпленіемъ—почти полную несостоятельность употребляемыхъ въ морскомъ бою способовъ опредѣленія разстояній.

Несостоятельность въ бою съ береговыми укрѣпленіями способовъ опредѣленія разстояній, употребляемыхъ въ морскомъ бою.

Наиболѣе употребительный способъ—угломѣрнымъ инструментомъ по высотѣ непріятельской мачты или трубы надъ водой — очень трудно примѣнимъ въ бою съ береговымъ укрѣпленіемъ. Прежде всего, высота батареи надъ уровнемъ моря можетъ быть неизвѣстна, а чтобы ее опредѣлить, надо хорошо видѣть батарею, которая можетъ быть прекрасно замаскирована, а бездымный порохъ не позволитъ сдѣлать это и во время боя. Точно также нужно все время явственно различать батарею и во время опредѣленія разстояній. Затѣмъ, мы не можемъ измѣрить уголъ между батареей и вертикально лежащей подъ ней точкой, какъ мы дѣлаемъ это въ морскомъ бою, а должны измѣрить уголъ между батареей и лежащей подъ ней точкой берега. Это не представило

бы неудобства, если бы всѣ точки берега находились на одинаковомъ разстояніи отъ батареи; тогда легко было бы ввести соотвѣтствующую поправку. Но берегъ, какъ прямой, такъ и извилистый, не удовлетворяетъ этому условію (черт. 62).

Дѣло для корабля сильно облегчится, если на батареѣ будетъ ясно выдѣляться какой нибудь вертикальный предметъ, наприм. шестъ для флага, часть бруствера, какое нибудь зданіе и т. п.; но это уже будетъ упущеніе со стороны батареи, на которое расчитывать нельзя.

Точно также сильно затруднена для корабля и пристрѣлка, такъ какъ перелеты часто будутъ совершенно пропадать, а также трудно будетъ оцѣнить и величину недолета, если батарея находится довольно далеко отъ береговой черты и мѣстность передъ ней пересѣченная. Существуютъ средства опредѣлить мѣсто корабля на картѣ, а слѣдовательно и разстояніе его до батареи, или по компасу, или посредствомъ измѣренія угловъ между тремя примѣтными мѣстами на берегу; но во время стрѣльбы компасъ даетъ совершенно невѣрныя показанія, а для второго способа не всегда найдутся удобно расположенныя примѣтныя мѣста. Къ тому же оба эти способа очень мѣшкотны.

Въ виду этой трудности опредѣленія разстояній, очень важно, если способъ маневрированія можетъ, хотя бы отчасти, устранить этотъ недостатокъ, и такой способъ имѣется.

Неудобства маневрированія по кругу, въ центрѣ котораго батарея.

Можно, напримѣръ, такъ маневрировать, чтобы держать батарею все время на траверсѣ; тогда разстояніе будетъ оставаться постояннымъ, такъ какъ корабль будетъ въ этомъ случаѣ описывать дугу круга, центръ которой представляетъ изъ себя батарея; но тогда всѣ снаряды съ батареи будутъ ударять нормально въ броню и, кромѣ того, для батареи не только будетъ облегчено дѣло тѣмъ, что разстояніе будетъ оставаться постояннымъ, но путь корабля сдѣлается ей совершенно яснымъ и ей легко будетъ подготовлять свои выстрѣлы съ расчетомъ на движеніе корабля.

Неудобство маневрированія по прямой, проходящей черезъ батарею.

Можно было бы выбрать путь прямо на батарею, или прямо отъ нея, съ тѣмъ, чтобы, исходя изъ какого нибудь хорошо опредѣленнаго разстоянія, разсчитывать остальныя по времени и по скорости корабля. Но кромѣ тѣхъ же преимуществъ, которыя даетъ этотъ способъ маневрированія батареѣ, что и хожденіе по кругу, прибавляется еще то, что на батареѣ не придется измѣнять

горизонтальной наводки орудій; корабль же не можетъ по носу и по кормѣ развить наибольшую силу своей артиллеріи.

Боевая локсондромія или курсовая дуга.

Всѣ эти недостатки устраняются при маневрированіи по кривой, которая носитъ названіе боевой локсондроміи, или курсовой дуги. Это такая кривая (черт. 63), уголъ a которой съ направленіемъ на цѣль— величина постоянная (логариѳмическая спираль). Называютъ ее боевой локсондроміей вотъ почему.

Локсондромія—это кривая на шарѣ, составляющая одинаковый уголъ со всѣми меридіанами (черт. 64).

Компасъ—это приборъ, показывающій уголъ, который составляетъ путь корабля съ меридіаномъ, а потому корабль, правящій по компасу, идетъ по локсондроміи. На меркаторской картѣ (черт. 65), на которой меридіаны между собою параллельны, локсондромія обращается въ прямую линію, и вотъ почему меркаторскія карты употребляются для мореплаванія. Въ боевой локсондроміи полюсъ замѣненъ мѣстомъ цѣли, а меридіаны—направленіями на цѣль, которыя вмѣстѣ съ тѣмъ изображаютъ направленія огня. Уголъ между направленіями на цѣль и путемъ корабля, это будетъ курсовой уголъ (стр. 130), подъ которымъ корабль видитъ цѣль. Для удержанія этого угла постояннымъ, т. е. для того, чтобы идти по боевой локсондроміи, можетъ служить рулевой приборъ (стр. 126, черт 42), который поэтому можетъ быть названъ *боевымъ* компасомъ.

Преимущества маневрированія по боевой локсондроміи.

Существенное свойство боевой локсондроміи состоитъ въ томъ, что при неизмѣняющейся скорости корабля, разстояніе до цѣли измѣняется пропорціонально времени, а слѣдовательно это маневрированіе даетъ лишній способъ опредѣленія разстояній—по времени, исходя изъ тѣхъ разстояній, которыя удалось опредѣлить болѣе или менѣе вѣрно.

Но на этомъ еще не кончаются выгоды боевой локсондроміи. Оказывается, что она еще значительно облегчаетъ всѣ остальные способы опредѣленія разстояній. Такъ какъ цѣль здѣсь не имѣетъ горизонтальнаго движенія, то угломѣрный инструментъ не долженъ мѣнять своего направленія, что облегчаетъ безпрерывность полученія разстояній. Пристрѣлка значительно облегчается тѣмъ, что разстояніе мѣняется правильно.

Уголъ a выбираютъ такъ, чтобы цѣль находилась въ углѣ наисильнѣйшаго обстрѣла, причемъ облегчается и самая стрѣльба. Такъ какъ орудія всегда направлены на цѣль, то устраняется

горизонтальная поправка на упрежденіе выстрѣла и не имѣетъ вліянія запозданіе выстрѣла; вертикальная поправка облегчается вслѣдствіе того, что разстояніе мѣняется правильно. Наконецъ, гораздо меньшее вліяніе оказываетъ и качка. Дѣйствительно, если мы представимъ себѣ движеніе конца траэкторіи качающагося корабля, когда онъ маневрируетъ такъ, что цѣль для него имѣетъ горизонтальное движеніе, конецъ этотъ (черт. 66) будетъ описывать зигзагообразную линію, которая можетъ и не пройти черезъ цѣль, и случай выстрѣлить будетъ потерянъ до новой наводки. При маневрированіи же по боевой локсондроміи конецъ этотъ (черт. 67) будетъ двигаться вверхъ и внизъ по прямой ab, а слѣдовательно при каждомъ розмахѣ будетъ проходить черезъ цѣль.

Затѣмъ, выгода маневрированія по боевой локсондроміи заключается еще въ томъ, что всѣ непріятельскіе снаряды ударяются въ броню подъ выбраннымъ кораблемъ угломъ a. Въ то время, какъ для наводчиковъ на кораблѣ цѣль не имѣетъ горизонтальнаго движенія, для батареи направленіе на цѣль непрерывно мѣняется, и притомъ довольно трудно угадать характеръ движенія корабля. На первый взглядъ кажется, что корабль идетъ по прямому направленію, а между тѣмъ характеръ измѣненія разстояній этому не соотвѣтствуетъ. Притомъ въ каждый моментъ, однимъ движеніемъ верхняго круга рулевого прибора (стр. 126, черт. 42), уголъ a можетъ быть измѣненъ, и рядъ нашихъ послѣдовательныхъ измѣненій, заранѣе предвидѣнныхъ и введенныхъ въ планъ маневрированія корабля, можетъ значительно затруднить береговыхъ артиллеристовъ.

Для того, чтобы облегчить себѣ маневрированіе и повѣрку нѣкоторыхъ исходныхъ разстояній, можно заранѣе разставить буйки или вѣхи, или, внѣ огня батарей, поставить свои мелкія суда такъ, чтобы они образовали удобные створы.

Выборъ времени атаки.

Четвертое естественное преимущество корабля—это выборъ времени атаки, а потому теперь разберемъ, когда флоту выгоднѣе атаковать береговыя укрѣпленія—днемъ или ночью?

Въ настоящее время, при существованіи минныхъ флотилій, вполнѣ справедливо считается, что приближеніе эскадры ночью къ непріятельскимъ берегамъ безусловно опасно. Даже во время блокады на ночь передъ блокируемымъ портомъ остаются только мелкія суда, а большіе корабли уходятъ далеко въ море.

Ночью попасть въ то пространство, на которомъ можно маневрировать передъ крѣпостью, чрезвычайно трудно, такъ какъ, очевидно въ военное время всѣ маяки будутъ потушены, и не будетъ никакихъ данныхъ для оріентировки. Очень трудно будетъ избѣжать въ этомъ случаѣ мелей и камней и хотя бы и извѣстныхъ по картѣ мѣстъ, въ которыхъ поставлены минныя загражденія, боны и т. п.

Въ отношеніи употребленія электрическаго свѣта крѣпость имѣетъ большее преимущество передъ флотомъ.

При ночной атакѣ, въ смыслѣ освѣщенія цѣли, флотъ находится въ гораздо худшихъ условіяхъ, нежели крѣпость, тогда какъ днемъ это будетъ наоборотъ. Дѣйствительно, днемъ, выбравъ соотвѣтствующій часъ, флотъ почти всегда можетъ поставить себя между солнцемъ и противникомъ, что дастъ ему значительный перевѣсъ въ мѣткости стрѣльбы.

Ночью противники освѣщаютъ другъ друга электрическими фонарями; но въ то время, какъ корабль ярко выдѣляется на окружающей его водѣ, освѣтить замаскированную батарею еще труднѣе, чѣмъ разглядѣть ее днемъ. Каждый фонарь на кораблѣ указываетъ его мѣсто, тогда какъ на берегу фонари помѣщаются въ сторонѣ отъ батарей. Затѣмъ, вообще на берегу фонари гораздо лучше защищены, нежели на корабляхъ. Фонари съ лучами постояннаго направленія, напр. для освѣщенія линіи минъ, помѣщаются въ глубокихъ тоннеляхъ; фонари же для отысканія и сопровожденія кораблей ставятся за броней, или могутъ перемѣнить свои мѣста, двигаясь по рельсамъ, или, наконецъ, корабль сопровождается поочередно двумя фонарями, изъ которыхъ одинъ тушится въ то время, какъ другой направляется на цѣль. Послѣдній способъ требуетъ безпрерывныхъ и удобныхъ переговоровъ между управляющими фонарями, что на берегу достигается посредствомъ телефона, примѣненіе котораго на движущихся корабляхъ невозможно. Наконецъ, достаточно небольшой качки, чтобы значительно затруднить управленіе корабельными электрическими фонарями.

Одинъ изъ способовъ опредѣленія разстояній — пристрѣлка ночью для флота теряетъ всякое значеніе, такъ какъ освѣтить всю мѣстность кругомъ батарей невозможно, а потому мѣста паденія снарядовъ не могутъ быть замѣчены; столбы же воды, покрытыя бѣлой пѣной, можно довольно хорошо различать и въ темнотѣ.

Маневрировать ночью на такихъ разстояніяхъ, на которыхъ возможны перекидные выстрѣлы, самые дѣйствительные противъ

открытыхъ батарей, иногда будетъ и нельзя, такъ какъ освѣщеніе цѣли на этихъ разстояніяхъ будетъ слишкомъ слабо.

Наконецъ, чтобы маневрировать по локсондроміи, надо постоянно ясно видѣть цѣль, что едва ли удастся ночью. Точно также нельзя будетъ ночью повѣрить разстоянія по примѣтнымъ мѣстамъ, вѣхамъ, буйкамъ, створамъ и т. п.

Вообще, маневрировать большимъ ходомъ ночью, не будучи увѣреннымъ въ точности опредѣленія своего мѣста, едва ли флотъ рѣшится, и тѣмъ лишить себя одного изъ естественныхъ своихъ преимуществъ передъ крѣпостью.

Флоту выгоднѣе атаковать крѣпость днемъ, нежели ночью.

Такимъ образомъ все говоритъ за то, что флоту гораздо выгоднѣе атаковать береговыя укрѣпленія днемъ, и ночныя атаки должны вызываться лишь какими нибудь особыми обстоятельствами.

Необходимость для флота навѣсной стрѣльбы.

Разборъ боя корабля съ береговой батареей выясняетъ, что флоту необходимо имѣть возможность вести и навѣсную стрѣльбу, и, вѣроятно, недалеко то время, когда на корабляхъ появятся кромѣ пушекъ и мортиры, которыя къ тому же могутъ пригодиться и въ морскомъ бою. Выше было уже упомянуто (стр. 43), что погоня за настильностью морскихъ орудій вызвана не стремленіемъ сражаться на громадныхъ разстояніяхъ, а стремленіемъ на среднихъ разстояніяхъ бить сильно и мѣтко; на такихъ же разстояніяхъ мортиры могутъ стрѣлять прицѣльно, фугасными снарядами громадной разрушительной силы, благодаря своему большому калибру. Что же касается до уменьшенія зарядовъ длинныхъ пушекъ при сраженіи съ крѣпостью, то хотя, конечно, этимъ уменьшается сильнобойность, которая въ этомъ случаѣ не имѣетъ значенія, но мѣткость уменьшается мало, такъ какъ укрѣпленіе неподвижно; лишь бы снарядъ былъ выпущенъ съ вѣрнаго разстоянія,—не столь важно, какъ быстро онъ долетитъ до цѣли.

Необходимость для морскихъ орудій оптическихъ прицѣловъ.

Затѣмъ, именно въ бою съ береговыми укрѣпленіями кораблю можетъ придтись сражаться на болѣе далекомъ разстояніи, чтобы достигнуть перекидныхъ выстрѣловъ по высоко расположенной батареѣ, причемъ цѣль плохо различается; а это вызываетъ необходимость снабженія корабельныхъ орудій оптическими прицѣлами (подзорной трубой у прицѣла). Современная пушка—инструментъ очень точный, и промахъ часто зависитъ отъ того, что при существующихъ прицѣлахъ наводка является слишкомъ грубой, въ особенности когда цѣль недостаточно хорошо различается.

Прорывъ.

Особый видъ боя съ береговыми укрѣпленіями представляетъ изъ себя прорывъ, при которомъ не столь важно нанести наибольшій вредъ батареямъ, сколь важно пройти мимо нихъ съ наименьшими для себя поврежденіями. Батареи, предназначенныя для противодѣйствія прорыву (батареи ближняго боя), часто окажутся совершенно безопасными, когда онѣ пройдены, а если нѣкоторыя изъ нихъ и имѣютъ круговой обстрѣлъ, съ тыла онѣ гораздо хуже защищены, чѣмъ съ фронта. При прорывѣ, флотъ уже не можетъ воспользоваться всѣми своими преимуществами. Онъ долженъ слѣдовать по извѣстному пути, который ведетъ къ той цѣли, для достиженія которой предпринимается прорывъ, а потому какъ дистанція, такъ и выборъ пути уже далеко не вполнѣ отъ него зависятъ.

Наиболѣе опасными въ этомъ случаѣ являются батареи кинжальныя, такъ какъ онѣ бьютъ безъ промаха и по жизненнымъ частямъ корабля, и мортирныя, обстрѣливающія проходъ, такъ какъ корабль не можетъ уклониться съ извѣстнаго на батареяхъ пути, а слѣдовательно его движеніе легче можетъ быть принято въ разсчетъ при стрѣльбѣ изъ мортиръ. Такъ какъ однимъ изъ лучшихъ средствъ какъ противъ тѣхъ, такъ и противъ другихъ служитъ подвижность корабля, то при прорывѣ не такъ еще опасны сами батареи, какъ различныя преграды на пути, которыя заставятъ эскадру остановиться на мѣстѣ, впередъ извѣстномъ на берегу; тогда уже пораженіе флота обезпечено. Къ этому выводу приводитъ и разборъ цѣлаго ряда историческихъ фактовъ. Поэтому раньше чѣмъ рѣшаться на прорывъ, надо тщательно изслѣдовать путь, которымъ придется идти, и подготовить себѣ свободный проходъ посредствомъ уничтоженія этихъ загражденій. Если же этого сдѣлать не удастся, надо впередъ быть готовымъ къ болѣе или менѣе тяжкимъ потерямъ, не быть застигнутымъ встрѣчей съ этими загражденіями врасплохъ, — иначе неминуемы замѣшательство, остановка и, какъ ихъ послѣдствіе,—пораженіе. Единственныя загражденія, которыя, не будучи предварительно уничтоженными, могутъ фактически остановить прорывающуюся эскадру — это затопленныя суда, забитыя сваи и т. п. Минныя загражденія могутъ причинить флоту болѣе или менѣе тяжкія потери, но остановить его не могутъ, если цѣль, для достиженія которой предпринятъ прорывъ, столь важна, что флотъ готовъ принести эти жертвы. Что же касается до боновъ, то большихъ судовъ они остановить не могутъ.

Борьба съ загражденіями при прорывѣ.

Если не удалось предварительно уничтожить минныя загражденія вылавливаніемъ или посредствомъ контръ-минъ (стр. 39), надо принять всѣ мѣры къ тому, чтобы затруднить дѣйствія станцій, въ особенности внѣшней (стр. 37). О расположеніи минъ и станцій могутъ быть добыты свѣдѣнія или отъ шпіоновъ, или съ помощью рекогносцировки; напр., ночная фальшивая попытка прорыва заставитъ обороняющагося зажечь электрическій фонарь вдоль линіи минъ и этимъ будетъ опредѣлено и мѣсто внѣшней станціи; также минныя загражденія могутъ быть разсмотрѣны съ воздушныхъ шаровъ.

Нахожденія минныхъ загражденій.

Дымная завѣса.

Кромѣ обстрѣливанія того участка берега, гдѣ предполагается станція, большую помощь здѣсь можетъ оказать дымъ. Напр. впереди большихъ судовъ могутъ быть пущены мелкія суда (подъ которыми съ берега не будутъ взрывать мины изъ опасенія такимъ образомъ очистить проходъ для броненосцевъ), снабженныя патронами съ особымъ составомъ для производства возможно большаго количества дыма. Съ борта, обращеннаго къ станціи, они стрѣляютъ фугасными снарядами, а съ противоположнаго — холостыми дымными зарядами, съ цѣлью окутать дымомъ тотъ участокъ берега, гдѣ находится станція. Для этого можетъ быть выбрана соотвѣтственная погода—легкій вѣтерокъ по направленію къ станціи. Если станціи предполагаются на двухъ противуположныхъ берегехъ, можно окутать дымомъ весь проходъ, для чего самая лучшая погода—полное безвѣтріе.

Если прорывъ черезъ минное загражденіе совершается ночью, надо, кромѣ того, употребить всѣ усилія, чтобы уничтожить электрическій фонарь (стр. 38), свѣтящій вдоль линіи минъ. Именно противъ этого фонаря должны быть сосредоточены выстрѣлы высланныхъ впередъ мелкихъ судовъ; можно высадить небольшую десантную партію охотниковъ, которые могутъ завалить тоннель или повредить фонарь, стрѣляя въ тоннель изъ ружей или револьверовъ и т. п.

Впереди броненосцевъ могутъ также быть посланы, напр., негодныя коммерческія суда съ охотниками, нагруженныя большимъ количествомъ взрывчатаго вещества, которыя могутъ быть взорваны въ проходѣ. Если миннымъ загражденіемъ вѣдаютъ сухопутные инженеры, коммерческія суда могутъ быть наряжены броненосцами; тогда подъ ними съ берега будутъ взорваны мины, и тѣмъ проходъ будетъ очищенъ.

Гораздо болѣе опасными для эскадры явятся подводныя батареи самодвижущихся минъ; здѣсь одно средство—затруднить прицѣливаніе посредствомъ быстрыхъ неожиданныхъ перемѣнъ хода и все тѣхъ же облаковъ дыма. При проходѣ мимо кинжальныхъ батарей, кромѣ всего этого, надо еще, если это будетъ возможно, направлять свой путь такъ, чтобы направленіе ихъ выстрѣловъ приходилось подъ возможно болѣе острымъ угломъ къ вертикальной бронѣ.

Прорывъ мимо подводныхъ батарей самодвижущихся минъ и кинжальныхъ батарей.

Лучшій строй для прорыва—это кильватеръ (стр. 145—146), причемъ каждый корабль долженъ быть готовъ подать помощь идущему впереди его, въ случаѣ поврежденія его движущей силы, подавъ ему буксиръ.

Строй для прорыва.

Разстояніе между кораблями по возможности разсчитывается такъ, чтобы, во-первыхъ,—вся колонна прошла мимо кинжальной батареи, не давъ случая ея орудіямъ выстрѣлить больше одного раза, а во-вторыхъ—чтобы мина, предназначенная взорвать одинъ изъ кораблей, но запоздавшая, взорвалась не подъ слѣдующимъ кораблемъ, а въ промежуткѣ между кораблями. Напр., если въ колоннѣ 6 броненосцевъ, то при разстояніи между ними въ 2 кабельтова и при скорости въ 15 узловъ они пройдутъ мимо орудія въ 4—5 минутъ, а слѣдовательно орудія большого калибра еще и не поспѣютъ зарядить. При этихъ же обстоятельствахъ корабли будутъ входить въ раіонъ разрушительнаго дѣйствія мины черезъ 25—30 секундъ, тогда какъ взрывъ запаздываетъ обыкновенно всего на нѣсколько секундъ.

Больше всего пострадаютъ, вѣроятно, передовыя суда, а потому головными надо ставить корабли, наилучшимъ образомъ защищенные.

Возникаетъ вопросъ, когда лучше прорываться—днемъ или ночью?

Прорываться выгоднѣе днемъ, нежели ночью.

О преимуществѣ берега передъ кораблями въ употребленіи электрическаго свѣта было уже говорено. Къ этому надо еще прибавить, что электрическій свѣтъ служитъ и для того, чтобы слѣпить противника, и вотъ тутъ опять это ослѣпленіе является болѣе опаснымъ для судовъ, нежели для берега. Береговымъ артиллеристамъ оно мѣшаетъ только стрѣлять, а кораблямъ, кромѣ того, и маневрировать, что въ особенности важно при прорывѣ, гдѣ маневрированіе стѣснено.

Такимъ образомъ, именно изъ-за электрическаго свѣта, надо предпочесть дневной прорывъ. Опять лучшее средство противъ

электрическихъ фонарей—это дымная завѣса, которая для электрическихъ лучей непроницаема.

Лучше всего прорываться въ туманъ.

Самыя лучшія обстоятельства для прорыва—это туманъ, въ особенности достаточно сильный, чтобы мѣшать видѣть корабли съ берега, и въ то же время позволяющій имъ видѣть другъ друга. Впрочемъ, можно и въ самый густой туманъ вести колонну.

Для этого передовой корабль выпускаетъ въ воду канатъ, равный по длинѣ разстоянію между кораблями, причемъ въ канатъ вплетенъ проводникъ, а на концѣ имѣется буекъ съ сильной электрической лампой, за которой и идетъ слѣдующій корабль. Чтобы облегчить путь передовому кораблю, впереди его съ такими же приспособленіями идутъ мелкія суда, которыя могутъ, по своему малому углубленію, подходить настолько близко къ берегу, чтобы видѣть его и при густомъ туманѣ.

Прорываясь въ туманъ, нечего ужъ и стрѣлять, такъ какъ попаданіе будетъ совсѣмъ маловѣроятно, а береговымъ артиллеристамъ дана будетъ возможность имѣть нѣкоторое представленіе о мѣстѣ судовъ по звуку выстрѣловъ.

Въ этомъ случаѣ воспрепятствовать прорыву будетъ очень трудно; неизвѣстно будетъ, куда стрѣлять, въ какой моментъ взрывать мины. Мины, конечно, могутъ, если онѣ для этого приспособлены, взрываться автоматически: но по такимъ минамъ можно пройти съ гораздо меньшими потерями и даже совсѣмъ безнаказанно, снабдивъ корабли отводами (стр. 76).

Самое дѣйствительное средство защиты прохода во время тумана—это многочисленная минная флотилія.

Также можно воспользоваться для прорыва дождливой ночью, такъ какъ дождь очень мѣшаетъ дѣйствію электрическихъ фонарей.

При прорывѣ надо пользоваться приливомъ.

Въ мѣстахъ, гдѣ имѣются высокіе приливы, надо непремѣнно принимать ихъ по вниманіе при выборѣ время прорыва.

Самое важное—это быть въ проходѣ въ моментъ самой полной воды. Въ это время батареи относительно меньше возвышаются надъ кораблями, мины уходятъ больше подъ воду, и, въ случаѣ неудачи, начавшійся отливъ облегчитъ отступленіе. Такимъ образомъ самый лучшій моментъ для прорыва—это утренняя полная вода.

Какъ для сраженія съ укрѣпленіями, такъ и для прорыва, выгодно появляться передъ укрѣпленіями съ разсвѣтомъ, какъ

для того, чтобы явиться внезапно и не дать имъ приготовиться, такъ и для того, чтобы имѣть передъ собой въ распоряженіи цѣлый день, а къ ночи опять удаляться отъ берега, изъ опасенія минныхъ атакъ.

Бомбардировка.

Такъ называемая бомбардировка имѣетъ уже цѣлью не сраженіе съ укрѣпленіями, а разрушеніе того, что этими укрѣпленіями защищается, т. е. города или порта.

Такъ какъ стрѣльба въ этомъ случаѣ ведется по цѣли, представляющей изъ себя очень большую площадь, то разсѣяніе снарядовъ здѣсь не имѣетъ значенія, а потому флотъ можетъ вести бомбардировку съ самыхъ дальнихъ, доступныхъ для него дистанцій. Такія дистанціи даже необходимы, чтобы обезопасить его во время бомбардировки отъ огня береговыхъ батарей. Чтобы придать большій уголъ возвышенія корабельнымъ орудіямъ, можно прибѣгнуть къ искусственному крену.

Напримѣръ, 10″ пушка въ 45 калибровъ, могущая получать на новѣйшихъ судахъ уголъ возвышенія до 35° [1]), при этомъ углѣ стрѣляетъ на разстояніи 12 верстъ, а если накренить корабль на 5° на противуположный бортъ, то дальность увеличится до 14 верстъ, причемъ уголъ паденія снаряда будетъ 58°.

Такимъ образомъ, самыя сильныя батарей дальняго боя, вооруженныя 11″ мортирами, дальность пораженія которыхъ не превосходитъ 8-ми верстъ, должны быть вынесены впередъ на 6 верстъ.

Вообще, во время бомбардировки кораблямъ придется имѣть дѣло только съ навѣснымъ огнемъ береговыхъ батарей [2]), а противъ него лучшее средство—перемѣнные пути и скорости, что при бомбардировкѣ вполнѣ возможно, такъ какъ точности стрѣльбы не требуется. Батареи же, дѣйствующія прицѣльнымъ огнемъ, пришлось бы выносить очень далеко впередъ (до 10 верстъ), чтобы онѣ могли вступать въ бой съ бомбардирующимъ флотомъ.

Въ общемъ, результатъ бомбардировки съ дальней дистанціи очень сомнителенъ, такъ какъ въ порту то, что желательно разрушить, напр. доки, мастерскія, магазины, корабли, занимаютъ очень небольшую часть пространства, которое служитъ цѣлью для бомбардировки. Возникающіе же пожары легко тушатся при хо-

---

[1]) «Объ устройствѣ приморскихъ крѣпостей», стр. 5.

[2]) Выноска на стр. 176.

рошей организаціи въ порту пожарной части. Точно также и при бомбардировкѣ городовъ нравственное впечатлѣніе, производимое ею на мирныхъ гражданъ, далеко не соотвѣтствуетъ ея дѣйствительности.

Атака приморской крѣпости.

При атакѣ крѣпости флотомъ, сраженіе съ батареями является всегда операціей предварительной. Батареи нужно заставить замолчать или разрушить, напр., если желательно бомбардировать крѣпость съ болѣе близкихъ разстояній и этому мѣшаютъ далеко выдвинутыя батареи: или надо подготовить прорывъ, если, напр., эти батареи мѣшаютъ рекогносцировкѣ, вылавливанію минныхъ загражденій и т. п.

Въ передовой зонѣ, которая обстрѣливается главнымъ образомъ мортирами, надо маневрировать полнымъ ходомъ, притомъ постоянно, по впередъ выработанному плану, мѣнять курсы и скорость. Если пространство позволяетъ, эскадра разбивается на мелкія группы, чтобы заставить мортиры разбросать свой огонь. Полезно начинать движеніе съ такимъ разсчетомъ, чтобы войти въ обстрѣливаемое пространство съ разсвѣтомъ, чтобы съ берега не могли задолго до открытія огня слѣдить за движеніями приближающихся судовъ. Также заранѣе надо подготовить себѣ пункты для оріентировки въ видѣ вѣхъ, буйковъ, створовъ изъ судовъ и т. п.

Дистанція и пространство маневрированія будутъ зависѣть отъ того, съ какого рода батареями придется имѣть дѣло—высокими, низкими, открытыми, казематированными и т. п.

Какъ бы ни были расположены эти батареи, напр. растянуты вдоль прямого берега, или раскинуты въ глубокой бухтѣ, всегда явится большая или меньшая возможность сосредоточить свои усилія если не противъ одной батареи, то противъ какой либо группы батарей. Выбравъ одну изъ нихъ, маневрируютъ около нея по боевой локсондроміи или всей эскадрой вмѣстѣ, или, если мѣстность позволяетъ, по частямъ, при чемъ каждая часть маневрируетъ въ своемъ назначенномъ по плану раіонѣ. По условному сигналу, въ извѣстный моментъ все маневрированіе начинается относительно другой батареи той же группы. Для эскадры эти перемѣны маневрированія не представляютъ особыхъ затрудненій, такъ какъ они будутъ происходить по впередъ составленному плану; что же касается до батарей, то имъ чрезвычайно трудно будетъ разобраться въ движеніяхъ флота и строить на этихъ движеніяхъ какіе либо свои разсчеты.

Не надо упускать случая дѣлать попытки обходить батареи, расположенныя на отдѣльныхъ островахъ или на выдающихся мысахъ, съ тыла, хотя бы группами мелкихъ судовъ. Маневры показали, что это можетъ быть сдѣлано при атакѣ даже первоклассныхъ существующихъ приморскихъ крѣпостей.

Въ зависимости отъ результата боя съ передовыми укрѣпленіями выяснится, что слѣдуетъ предпринять дальше. Однако слѣдуетъ только помнить, что въ случаѣ успѣха не надо давать противнику передышки, такъ какъ исправленіе на батареяхъ производится несравненно легче, нежели на судахъ. Брустверы могутъ быть исправлены, засыпанныя орудія очищены, убыль личнаго состава и боевыхъ припасовъ пополнена и т. п. Для флота же исправленіе большинства поврежденій потребуетъ возвращенія въ портъ, и людей замѣнить также некѣмъ. Такимъ образомъ, на слѣдующій день береговыя укрѣпленія относительно окажутся сильнѣе.

V. Бой въ рѣкѣ.

При дѣйствіяхъ въ рѣкахъ главнымъ образомъ придется имѣть дѣло съ прирѣчными укрѣпленіями и войсками; но, конечно, надо разсчитывать и на встрѣчу съ рѣчной флотиліей непріятеля.

Борьба съ прирѣчными укрѣпленіями можетъ заключаться или въ прорывѣ мимо этихъ укрѣпленій, или въ ихъ атакѣ. Какъ въ томъ, такъ и въ другомъ случаѣ, въ общемъ, можно руководствоваться тѣми соображеніями, которыя были изложены выше; но имѣются и нѣкоторыя особенности.

Особенности маневрированія корабля въ рѣкѣ.

Узкій рѣчной фарватеръ почти не позваляетъ двигаться поперекъ рѣки: также управляться кораблемъ при такомъ положеніи, на быстромъ теченіи, очень трудно. Поэтому пустить въ дѣло свой бортовой огонь кораблю удастся только въ то время, когда онъ будетъ находиться противъ самаго укрѣпленія. Удерживать же такое положеніе кораблю, кромѣ того, что это на теченіи очень трудно, вмѣстѣ съ тѣмъ и очень невыгодно, такъ какъ онъ лишаетъ себя самаго важнаго своего качества—подвижности, а затѣмъ дистанція въ это время будетъ очень мала.

Поэтому самое выгодное для корабля—это стрѣлять по укрѣпленію, идя вдоль рѣки, или къ нему приближаясь, или отъ него

удаляясь; а потому становится понятнымъ, насколько важно рѣчному судну имѣть сильный обстрѣлъ по носу и по кормѣ. Такъ это и дѣлается на канонерскихъ лодкахъ, которыя главнымъ образомъ предназначаются для дѣйствія въ рѣкахъ (стр. 111).

Строй кильватера при атакѣ неудобенъ, такъ какъ суда будутъ заслонять одно другое. Если ширина рѣки позволяетъ, самый удобный строй, чтобы развить всю силу огня по діаметральной плоскости,—это фронтъ, или строй пеленга (стр. 145).

Атака приречнаго укрѣпленія.

Атаку выгоднѣе вести, подымаясь вверхъ по теченію, такъ какъ при поврежденіяхъ въ движущей силѣ суда будетъ относить отъ укрѣпленій, а кромѣ того гораздо лучше управляться, удерживая носъ противъ теченія.

Въ зависимости отъ того, по какому направленію укрѣпленіе обладаетъ самымъ сильнымъ огнёмъ, можно и отступать отъ этого правила. Если, напр., главная сила огня укрѣпленія направлена внизъ по теченію, можетъ быть выгодно, идя вверхъ по рѣкѣ, сначала прорваться мимо укрѣпленія и затѣмъ вступить съ нимъ въ бой съ другой стороны.

Прорывъ мимо приречнаго укрѣпленія.

Выборъ направленія прорыва, конечно, не зависитъ отъ флота, и можетъ придтись прорываться какъ по теченію, такъ и противъ него. Такъ какъ здѣсь главная цѣль состоитъ въ томъ, чтобы пройти мимо укрѣпленія какъ можно скорѣе и съ наименьшими для себя потерями, то очевидно выгоднѣе прорываться внизъ по теченію; въ этомъ случаѣ можно пройти даже, имѣя поврежденія въ движущей силѣ.

Большое значеніе въ этомъ случаѣ будетъ имѣть, сидитъ ли корабль глубже — носомъ или кормой. Обыкновенно корабли сидятъ глубже кормой, но при прорывѣ вверхъ по теченію это можетъ быть очень опасно, и непремѣнно слѣдуетъ суда передъ такимъ прорывомъ перегружать, чтобы носъ сѣлъ глубже кормы. Наткнувшись на мель, что очень легко въ рѣкѣ, гдѣ фарватеръ постоянно мѣняется, корабль въ этомъ случаѣ коснется мели носомъ; такъ какъ корма будетъ свободна, то самое теченіе будетъ его удерживать на томъ пути, которымъ онъ слѣдовалъ, и оно же будетъ помогать ему сняться съ мели, да и винтъ его и руль будутъ свободны. Снявшись съ мели, корабль небольшимъ движеніемъ руля можетъ ее обойти и будетъ въ состояніи сейчасъ же продолжать свой путь. При осадкѣ же на корму, онъ коснется мели кормой, и тогда теченіе, заворотивъ его носъ, поставитъ его

поперекъ рѣки; чтобы продолжать свой путь, кораблю придется поворачиваться быть можетъ на 180°, подвергаясь въ это время жестокому огню съ укрѣпленій, для которыхъ онъ въ это время будетъ представлять почти неподвижную цѣль.

Орудія на рѣчныхъ судахъ должны быть прикрыты щитами.

Такъ какъ въ рѣкѣ кораблю быть можетъ придется имѣть дѣло съ непріятельскими стрѣлками, разсыпанными по берегамъ, всѣ орудія его, не защищенныя броней, должны быть прикрыты щитами, которые могли бы защитить прислугу отъ ружейнаго огня.

Бой двухъ рѣчныхъ флотилій.

При встрѣчѣ двухъ рѣчныхъ флотилій, въ періодъ боя на большой дистанціи, занимающій позицію ниже по теченію будетъ имѣть выгоду передъ противникомъ. Ему легче удерживаться на курсѣ и поврежденныя его суда не будетъ наносить на непріятеля. Поэтому, вѣроятно, тотъ изъ противниковъ, который идетъ внизъ по рѣкѣ, постарается какъ можно скорѣе сблизиться, и произойдетъ общая свалка. Вслѣдствіе тѣсноты, здѣсь большую роль можетъ играть таранъ, такъ какъ увернуться отъ него будетъ гораздо труднѣе, нежели на открытомъ мѣстѣ, и даже возможны случаи абордажа. Напр., въ сраженіяхъ на рѣкѣ Миссисипи, при фортѣ Пиллоу 11-го мая и при городѣ Мемфисѣ— 9-го іюля 1862 года, таранными ударами было потоплено 6 лодокъ изъ числа 17 участвовавшихъ въ этихъ сраженіяхъ.

Значеніе батарей самодвижущихся минъ для загражденія рѣкъ и глубокихъ проливовъ, въ которыхъ существуетъ теченіе.

Стрѣльба минами на теченіи крайне проблематична съ движущихся кораблей; но изъ неподвижныхъ аппаратовъ, поставленныхъ на берегу, при тщательномъ изученіи, стрѣльба эта можетъ дать хорошіе результаты, тѣмъ болѣе важные, что плавучія мины на теченіи даютъ довольно плохіе результаты. Если такая стрѣльба будетъ разработана, батареи самодвижущихся минъ будутъ лучшимъ средствомъ прегражденія рѣчныхъ фарватеровъ. Еще лучше онѣ могутъ пригодиться для прегражденія глубокихъ проливовъ, въ которыхъ существуетъ сильное теченіе. Глубина не позволяетъ въ этомъ случаѣ пользоваться донными минами и теченіе мѣшаетъ постановкѣ плавучихъ минъ.

ЗНАЧЕНІЕ МОРСКОЙ СИЛЫ.

I. Роль флота въ различныхъ военныхъ операціяхъ.

1. Понятіе о значеніи флота.

Трудность формулировать понятіе о значеніи морской силы.

Понятіе о значеніи морской силы далеко не такъ легко дается и дѣлается яснымъ, какъ понятіе о значеніи силы сухопутной. Всякому понятно, что армія, разбивъ противника, можетъ *занять* непріятельскую страну, завладѣть столицей и такимъ образомъ принудить противника къ выполненію поставленныхъ ему требованій. Если же онъ, лишившись своей военной силы, продолжаетъ упорствовать, продолжается и оккупація, на занятой территоріи вводится свое управленіе, взимаются налоги...

Однимъ словомъ, непреодолимая мощь побѣдившей арміи, которую надо или одолѣть, или ей подчиниться, не требуетъ какихъ либо разъясненій.

Совсѣмъ въ другомъ положеніи находится флотъ. Что, повидимому, онъ можетъ предпринять противъ пассивно сопротивляющагося противника? Онъ можетъ подойти къ берегамъ, бомбардировать прибрежные города, быть можетъ занять открытой силой какой нибудь укрѣпленный портъ, т. е. вѣрнѣе—только его рейдъ; такъ какъ безъ помощи десанта, т. е. сухопутныхъ войскъ, флотъ не можетъ прочно овладѣть ни одной пядью непріятельской территоріи... Все это булавочные уколы, которыми трудно принудить противника къ миру.

Точно также и при защитѣ своей страны. Армія можетъ преградить противнику путь при движеніи его по нашей территоріи,—а что можетъ сдѣлать противъ этого флотъ?

Все это, повидимому, вполнѣ логично, и на этихъ основаніяхъ многіе утверждаютъ, что разъ сила флота настолько проблематична, то зачѣмъ имѣть флотъ, и не лучше ли громадныя средства, которыя на него тратятся, употребить на увеличеніе могущества сухопутной силы.

Напримѣръ, когда въ 1899 году на усиленіе русскаго флота было ассигновано 90 милліоновъ, приходилось часто слышать мнѣнія сухопутныхъ военныхъ, и мнѣнія эти нашли себѣ откликъ въ періодической печати [1]), что лучше было бы употребить эти деньги, напр., на развитіе нашей желѣзнодорожной сѣти, ведущей къ западной границѣ, что увеличило бы наше военное могущество несравненно больше, нежели постройка десятка-полутора военныхъ кораблей, которые могутъ быть получены за эти деньги.

Во Франціи, послѣ войны съ Германіей, всѣ были такъ разочарованы въ цѣлесообразности имѣть сильный флотъ, который *повидимому* не принесъ никакой пользы въ этой несчастной для французовъ войнѣ, что, не разбирая причинъ, отчего это такъ произошло, общественное мнѣніе оказалось противъ поддержанія флота на прежней высотѣ. Явилась цѣлая литература, доказывавшая, что сильный флотъ Франціи совершенно не нуженъ; флотъ былъ заброшенъ, всѣ силы страны ушли на реорганизацію и усиленіе арміи и западной границы, и только инцидентъ съ Фашодой наглядно показалъ французамъ, для чего имъ нуженъ флотъ. Послѣ этого они дѣйствительно опомнились [2]) и теперь ассигнуютъ колоссальныя суммы на усиленіе флота, передъ которыми

---

[1]) Статьи генерала Кирѣева въ газетѣ «Новое Время», 1900 годъ, №№ 8713 и 8740.

«Г-нъ Бліохъ, посвящаетъ цѣлый томъ тому, чтобы доказать, что Россіи флотъ совершенно ненуженъ и пользы никакой принести ей не можетъ; вредъ же приноситъ большой, отвлекая средства отъ арміи, въ которой одной лежитъ залогъ могущества Россіи».

[2]) «Постройка и сооруженіе сильнаго флота является для государства вопросомъ жизни и смерти, между тѣмъ среди французовъ всегда замѣчалось непониманіе значенія военнаго флота; особенно сказалось это послѣ войны 1870 г. Тогда главное вниманіе было обращено на армію; ей главнымъ образомъ предоставлялись средства государства. Въ то время, какъ расходы на нее ежегодно возрастали, ассигнованія на флотъ все болѣе и болѣе ограничивались... Многимъ казалось, что въ 1870 году флотъ не имѣлъ никакого значенія, но при этомъ забываютъ, что только перевѣсъ французскаго флота надъ германскимъ позволилъ имѣть всѣ порты свободными. Морская торговля продолжалась какъ бы въ мирное время; продовольствіе, оружіе и богатства притекали на берега Франціи во все время войны...» (Изъ пояснительной записки къ морскому бюджету на

ассигнованная у насъ сумма 90 милліоновъ кажется просто ничтожной.

Чтобы разобраться въ этомъ вопросѣ, необходимо обратится къ исторіи.

Россія неустанно пробивается къ открытымъ морямъ.

Всѣ великія и даже малыя войны, которыя вела Россія, можно подраздѣлить на три разряда.

Къ первому разряду я отнесъ бы войны, которыя явились слѣдствіемъ борьбы нашего отечества за собственное существованіе; такъ какъ, очевидно, не могло оно дышать въ тѣхъ нелѣпыхъ границахъ, въ которыя втиснуло насъ татарское иго и которыя давали поводъ то тому, то другому изъ нашихъ сосѣдей вторгаться въ наши предѣлы и даже посягать на наше существованіе.

Второй разрядъ—это тѣ войны, которыя мы вели для упроченія нашего положенія, какъ великой державы, для достиженія нашихъ историческихъ задачъ, поставленныхъ намъ географическимъ нашимъ положеніемъ и принадлежностью къ великой славянской расѣ,—однимъ словомъ, для такъ или иначе понимаемой выгоды Россійскаго государства. Таковы были войны Петра и Екатерины, заслужившихъ отъ потомства титулы Великихъ.

Войны третьей категоріи это тѣ, при веденіи которыхъ, по выраженію извѣстнаго нашего историка Н. Я. Данилевскаго [1]), «Россія принимала къ сердцу интересы ей совершенно чуждые и, съ достойнымъ всякаго удивленія геройствомъ, приносила жертвы на алтарь Европы».

Теченіе это профессоръ Академіи Генеральнаго Штаба А. З. Мышлаевскій [2]) охарактеризовалъ такъ:

«Не умѣю иначе назвать, какъ политикою сантиментализма и стремленія закрѣпить въ чужихъ для насъ странахъ тѣ основы государственнаго правленія, которыя составляютъ наше собственное незыблемое достояніе».

И вотъ, если выбросить войны третьей категоріи, которыя Россіи нужны не были, ибо вызывались не ея интересами, то окажется, что громадное большинство войнъ первыхъ двухъ категорій, за

1901 г., составленной докладчикомъ бюджетной комиссіи г. Флери-Равареномъ. На однѣ только постройки новыхъ судовъ во Франціи ассигновано въ 1901 году 712.212,000 франковъ. «Морской Сборникъ», 1901 годъ, № 3, статья лейтенанта Щеглова).

[1]) Россія и Европа, 5-е изд., стр. 39.

[2]) Приложеніе къ газетѣ «Русскій Инвалидъ», 29 декабря 1899 г.

исключеніемъ, конечно, оборонительныхъ, гдѣ цѣль войны ставилась не Россіей, имѣли цѣлью добыть то или другое море.

Петръ начинаетъ съ продолженія попытокъ, дѣлавшихся и до него,—пробиться къ морю на югъ; но, потерпѣвъ въ этой попыткѣ неудачу, онъ обращается на сѣверъ, и Великая Сѣверная война даетъ Россіи Балтійское море. Ему же принадлежитъ починъ въ проложеніи пути къ Индійскому Океану, о необходимости котораго теперь такъ много говорятъ и пишутъ. Всѣ войны царствованія Екатерины имѣютъ цѣлью—завладѣніе Чернымъ моремъ и подготовку къ выходу въ Средиземное море. На сѣверѣ Екатерина собираетъ коалицію сѣверныхъ державъ (Вооруженный нейтралитетъ) для защиты морской торговли, для огражденія добытаго уже моря отъ своеволія англійскихъ крейсеровъ. Оба восточныхъ вопроса, ближній въ Турціи, и дальній—въ Китаѣ, всѣ наши шаги въ Средней Азіи,—все это не болѣе, какъ стремленіе къ выходамъ въ открытое море.

Мнѣніе иностранцевъ о стремленіи Россіи къ морскимъ берегамъ.

Вотъ что говоритъ одинъ французскій публицистъ по поводу послѣднихъ шаговъ Россіи на Дальнемъ Востокѣ [1]).

«Всѣ эти успѣхи, вызывающіе такой шумъ въ политическомъ мірѣ, вовсе не послѣдствіе политики импровизированной, скороспѣлой, вынужденной современными обстоятельствами, той заразительной горячкой, въ угоду которой западные народы устремлялись на завоеваніе стараго Китая. Нѣтъ, это—послѣдніе этажи зданія, первый камень котораго былъ заложенъ назадъ тому болѣе двухъ вѣковъ. Эта работа была совершена медленно, но безъ остановокъ, съ той неудержимой силой, которую развиваетъ вѣра въ идею и ясное пониманіе цѣли».

«Въ своемъ расширеніи къ востоку Россія не была побуждаема исключительно желаніемъ завоеваній и политическаго главенства, къ которому такъ влечетъ молодые народы: *Россія повиновалась закону притяженія, она шла навстрѣчу солнцу, къ свободному морю, къ Тихому океану—громадному и лучезарному»*.

Очень ясно обрисовываетъ сущность ближняго восточнаго вопроса извѣстный морской писатель Мэхенъ (американецъ).

«Царица (Екатерина) рѣшилась», говоритъ онъ [2]), «повторить въ

---

[1]) Марсель Монье, сотрудникъ газеты «Temps». «Новое Время» 5-го авг. 1900 г.

[2]) «Вліяніе морской силы на французскую революцію и Имперію», т. II, стр. 21.

Средиземномъ морѣ диверсію 1770 г., опять пославъ туда корабли изъ Балтики. Если отдаленность и неудобство для Россіи этой операціи, при неимѣніи у нея какой либо станціи въ Средиземномъ морѣ, сопоставить съ фактомъ близости ея къ этому морю съ другой стороны, то сдѣлается совсѣмъ понятнымъ, какъ мучительно было ея положеніе по отношенію къ торговлѣ и морской силѣ, которыхъ значеніе она живо сознавала и развитія у себя которыхъ добивалась со временъ Петра Великаго. *Трудно понять, какъ Россія можетъ быть спокойна до тѣхъ поръ, пока доступъ ея къ этому морю зависитъ отъ доброй воли другихъ державъ».*

Откуда же это какъ бы фатальное стремленіе къ водѣ?

Значеніе внѣшней торговли въ жизни государствъ.

Жизнь государства, его процвѣтаніе, — его дыханіе, — выражаются развитіемъ его промышленности и торговли. Значеніе внѣшней торговли въ жизни государствъ опредѣляется Адамомъ Смитомъ («О природѣ и причинахъ богатства народовъ», т. II, кн. IV, гл. I, стр. 252) въ слѣдующихъ выраженіяхъ [1]): «Посредствомъ внѣшней торговли вывозятся лишнія произведенія земли и труда, на которыя нѣтъ требованія дома, и взамѣнъ ихъ ввозятся предметы, въ которыхъ чувствуется недостатокъ. Она придаетъ цѣнность тому, что безполезно, обмѣнивая ненужное на необходимое. Открывая широкій рынокъ для произведеній труда, превышающихъ внутреннее потребленіе, она побуждаетъ общество къ усовершенствованію труда, къ увеличенію его производительной силы и къ умноженію его годового производства».

Мы, русскіе, очень неохотно поддаемся этому закону, мы плохо въ него вѣримъ... Идемъ и мы по тому же пути, такъ какъ другого нѣтъ, но все оглядываемся назадъ, все стараемся зацѣпиться за что нибудь по дорогѣ; намъ жаль отказаться отъ болѣе идеальныхъ точекъ зрѣнія на жизнь государства.

Между тѣмъ промышленность и торговля—это путь къ богатству народа. Недородъ страшенъ нашему мужику не отъ того, что у насъ нѣтъ хлѣба, — напротивъ, его и въ голодные годы много,—а вслѣдствіе того, что не на что этотъ хлѣбъ купить, если не уродился свой, или его не хватило. Въ Англіи почти совсѣмъ нѣтъ своего хлѣба, а народъ тамъ не знаетъ голодовокъ, какъ не знаютъ голода и богатые люди въ голодающихъ стра-

---

1) А. Гулевичъ, «Война и народное хозяйство», выноска на стр. 97.

нахъ: у нихъ имѣются деньги, и откуда нибудь, хотя бы изъ голодающей сосѣдней страны, имъ этотъ хлѣбъ привезутъ.

Но чтобы развилась промышленность, необходимы рынки сбыта, надо кому нибудь продавать свои произведенія, т. е. нужна торговля, и чѣмъ она больше облегчена, чѣмъ меньше она вызываетъ накладныхъ расходовъ, тѣмъ лучше она будетъ способствовать сбыту, тѣмъ легче будетъ конкурренція съ другими поставщиками тѣхъ же товаровъ, и тѣмъ скорѣе будетъ богатѣть государство.

Главная внѣшняя торговля морская.

Все это дается, главнымъ образомъ, морской торговлей. Насколько она выгоднѣе сухопутной, показываетъ фактъ, что въ такой континентальной странѣ, какъ Россія, $^2/_3$ ея торговли идетъ водой [1]). Въ круглыхъ цифрахъ за ту же цѣну можно провезти по грунтовой дорогѣ 1 пудъ, по желѣзной 10 пудовъ, а моремъ 100 пудовъ.

Для развитія морской торговли необходимъ сильный военный флотъ.

Разъ значительная часть національнаго богатства находится въ морѣ, въ видѣ коммерческихъ кораблей и ихъ грузовъ, необходимо дать ему надлежащую защиту, т. е. надо имѣть военный флотъ. Флотъ же этотъ будетъ безсиленъ безъ ряда опорныхъ пунктовъ, разсѣянныхъ по всѣмъ морямъ, такъ какъ иначе онъ въ военное время останется безъ угля и будетъ обреченъ на бездѣйствіе.

Все это создается чрезвычайно медленно, требуетъ дѣйствія по хорошо и далеко задуманному плану. Поэтому вполнѣ логично, что государство, стремящееся къ развитію своей промышленности и морской торговли,—а въ этомъ положеніи какъ разъ находится теперь Россія, — загодя старается найти выходы къ свободному морю, ищетъ опорные пункты и рѣшается на крупныя жертвы для созданія военнаго флота [2]).

Военное значеніе флота.

Въ этомъ—одно важное значеніе морской силы. Другое значеніе — чисто военное. Если граница съ нашимъ сосѣдомъ упи-

---

[1]) «Война и народное хозяйство», стр. 97.

[2]) «Обширную торговлю (морскую) можно вести не иначе, какъ опираясь не значительный военный флотъ, который могъ бы охранять торговый флагъ на всѣхъ точкахъ земного шара. Безъ этого нѣтъ достаточной увѣренности, достаточной опоры для торговыхъ предпріятій. Вотъ почему чувствуетъ недостатокъ военнаго флота Сѣверная Германія (это было писано до франко-германской войны) и надѣется, что когда онъ будемъ пополненъ Пруссіею, то торговля ея возрастетъ въ огромныхъ размѣрахъ». Н. Я. Данилевскій «Россія и Европа», стр. 439.

рается въ море, то тотъ изъ насъ, чей флотъ окажется побѣдителемъ, будетъ спокоенъ за свой флангъ, обращенный къ морю, коммуникаціонная линія со стороны моря будетъ вполнѣ безопасна, грозный вопросъ продовольствія и боевыхъ припасовъ разрѣшится гораздо легче подвозомъ по морю, высадка десанта въ тылу сдѣлается немыслимой. Если противникъ отдѣленъ отъ насъ моремъ, значеніе флота и вліяніе его на ходъ военныхъ операцій возрастаютъ въ громадной степени. Активная оборона береговъ возможна только посредствомъ флота.

Значеніе флота все возрастаетъ.

Затѣмъ значеніе флота, именно въ послѣдніе годы, сильно возрастаетъ, и вотъ отчего. Въ Европѣ государства болѣе или менѣе въ военномъ отношеніи какъ бы замерли и хотя они и стоятъ другъ противъ друга во всеоружіи, но столкновеній въ Европѣ стараются избѣжать: во-первыхъ, это грозитъ страшными бѣдствіями, а во-вторыхъ—надѣяться сдѣлать какое нибудь земельное пріобрѣтеніе въ Европѣ—крайне трудно; даже Франція почти окончательно помирилась съ потерей отторгнутыхъ у нея нѣмцами провинцій. Теперь все соперничество государствъ обратилось на погоню за колоніями, за рынками сбыта, и искать ихъ приходится далеко за моремъ. Теперь идетъ дѣлежъ Африки и изжившагося Китая; скоро, вѣроятно, наступитъ чередъ Южной Америки. Если мы присутствуемъ при началѣ конца Англіи, предстоитъ жестокая борьба за тѣ ея многочисленныя колоніи, которыя окажутся неспособными образовать достаточно сильныя самостоятельныя государства. Въ рѣшеніи всѣхъ этихъ вопросовъ флотъ будетъ играть выдающуюся роль.

Больше всѣхъ, конечно, предохранена отъ дѣйствія морской силы Россія; но нельзя этого сказать про нашихъ возможныхъ противниковъ, а потому—намъ чрезвычайно важно обладать такой силой, разъ наши недруги столь чувствительны къ наносимымъ ею ударамъ. Правда, не скоро еще наши торговые корабли будутъ конкурировать съ другими народами на всѣхъ міровыхъ путяхъ; но справедливо говорятъ, что государство недостойно названія великаго, если оно живетъ настоящимъ моментомъ, а не живетъ тысячелѣтіемъ впередъ.

Страна, отрѣзанная отъ моря, задыхается, какъ человѣкъ безъ воздуха, а потому въ продолженіе многихъ сотенъ лѣтъ и съ невѣроятными усиліями рвется и Россія къ открытому морю, безъ котораго ей душно [1]).

[1]) «Внѣшняя сила государствъ *дѣйствительно* могущественныхъ всегда слагается изъ двухъ элементовъ: изъ арміи и флота, которые не могутъ никогда

Труды морского писателя Мэхена.

Кто захотѣлъ бы подробно и въ блестящемъ изложеніи ознакомиться съ тѣмъ громаднымъ значеніемъ, которое не только имѣетъ теперь, но и всегда имѣла морская сила, я рекомендовалъ бы изучить выдающійся трудъ по этому вопросу американскаго морского писателя Мэхена [1]). Рекомендуя эту книгу читателямъ не морякамъ, я считаю необходимымъ сослаться на авторитетное мнѣніе объ этомъ сочиненіи уважаемаго профессора Академіи Генеральнаго Штаба Н. П. Михневича, который отзывается о немъ такъ [2]): «Въ высшей степени оригинальное и глубокое содержаніемъ сочиненіе капитана Мэхена должно быть принадлежностью каждаго образованнаго офицера нашего флота и арміи. Особенную цѣнность сочиненіе это имѣетъ у насъ въ Россіи, такъ какъ, по условіямъ историческаго роста и неблагопріятныхъ географическихъ условій нашего отечества, *историческое значеніе флота не вполнѣ ясно даже для многихъ представителей нашей интеллигенціи.* Между тѣмъ въ настоящее время, когда мы стали твердой ногой на двухъ океанахъ (Сѣверномъ и Великомъ), когда у насъ чувствуется потребность въ открытіи новыхъ рынковъ для сбыта продуктовъ народнаго труда, *вопросъ о безопасномъ пользованіи Россіей мировыми путями и объ охранѣ интересовъ торговли въ отдаленныхъ краяхъ выдвигается на первый планъ* [3]), а вмѣстѣ съ тѣмъ ставятся и вопросы о созданіи необходимой морской силы и о способахъ умѣлаго пользованія ею...

«Самый способъ изложенія автора необыкновенно оригинальный: это чудные эскизы, набросанные мастерской рукой; превос-

---

замѣнить другъ друга, *какъ бы ни усиливали* одинъ элементъ, въ случаѣ отсутствія или крайней слабости другого. Ни чисто морское, ни чисто сухопутное государство не могутъ считаться вполнѣ могущественными, хотя, по географическому положенію государства и другимъ условіямъ смѣшеніе этихъ двухъ элементовъ внѣшней политической силы можетъ и должно встрѣчаться въ весьма различныхъ пропорціяхъ. *Вся исторія подтверждаетъ это положеніе...* Наша отсталость въ морскомъ дѣлѣ, неимѣніе паровыхъ судовъ отразились на невыгодномъ исходѣ Восточной войны по крайней мѣрѣ въ такой же степени, какъ и отсутствіе исправныхъ внутреннихъ путей сообщенія, и конечно въ гораздо большей степени, чѣмъ дурное состояніе нашего огнестрѣльнаго оружія. Во сколькихъ случаяхъ было ослабляемо наше вліяніе по недостаточности нашего флота? Упомянемъ лишь о продажѣ американскихъ колоній, которая этимъ только и объясняется». Н. Я. Данилевскій, «Россія и Европа», стр. 411 и 422.

[1]) «Вліяніе морской силы на исторію». «Вліяніе морской силы на французскую революцію и имперію». Изданіе Е. И. В. Наслѣдника Цесаревича Великаго Князя Георгія Александровича.

[2]) «Морской Сборникъ» 1899 г. № 7. Библіографія.

[3]) Курсивы мои.

ходныя мысли встрѣчаются чуть не на каждой страницѣ, и въ то же время въ концѣ сочиненія нѣтъ общаго вывода, хотя, при внимательномъ чтеніи, онъ самъ напрашивается безъ затрудненій».

2. Составъ военнаго флота.

Главная цѣль морской войны.

Всѣ цѣли, которыя только могутъ быть поставлены флоту и которыя были перечислены выше, легко достигаются, когда флотъ получаетъ такъ называемое обладаніе моремъ. Достигается оно тѣмъ, что непріятельскій флотъ или уничтожется, или запирается въ своихъ гаваняхъ превосходными силами; въ послѣднемъ случаѣ обладаніе моремъ надо считать условнымъ, такъ какъ блокада можетъ быть и прорвана.

Обладать моремъ—это значитъ достигнуть того, чтобы на немъ не могъ безнаказанно показаться ни одинъ непріятельскій корабль. Очевидно, въ этомъ случаѣ, на этомъ простанствѣ моря должна будетъ прекратиться непріятельская торговля; наша же будетъ совершаться совершенно свободно, для насъ будетъ возможенъ десантъ, подвозъ продовольствія моремъ, въ то время, какъ для противника это будетъ недоступно и т. п.

Очевидно поэтому, что обладаніе моремъ — это главная цѣль флота; а такъ какъ оно дается только одолѣніемъ непріятельскаго, то главныя операціи морской войны и заключаются именно въ борьбѣ съ морской силой противника. Всѣ остальныя операціи надо считать второстепенными, и цѣли, ими преслѣдуемыя, будутъ сами собой достигнуты при успѣхѣ въ главныхъ операціяхъ.

Каковъ же долженъ быть составъ флота, чтобы онъ наилучшимъ образомъ соотвѣтствовалъ достиженію главной цѣли морской войны?

Не всѣмъ государствамъ нуженъ одинаковый флотъ.

На этотъ вопросъ нельзя дать вполнѣ опредѣленный отвѣтъ. Не всѣмъ государствамъ нуженъ флотъ одинаковаго состава, который находится въ зависимости какъ отъ морской политики, такъ и отъ денежныхъ средствъ.

Недостатокъ средствъ часто не позволяетъ быть на всѣхъ моряхъ сильнѣе своихъ предполагаемыхъ противниковъ, и тогда приходится на нѣкоторыхъ моряхъ ограничиться обороной; между тѣмъ наступательный флотъ отличенъ по своему составу отъ оборонительнаго, а потому постройка флота того или другого состава тѣсно связана съ географической обстановкой государства и морской политикой.

Говоря, что оборонительный флотъ по своему составу отличается отъ наступательнаго, я подразумѣваю оборону, вызванную слабостью, вслѣдствіе недостатка средствъ имѣть флотъ, годный для наступленія. Если же мы держимся оборонительнаго образа дѣйствій по какимъ либо другимъ соображеніямъ, то, конечно, цѣлямъ обороны можетъ прекрасно служить и наступательный флотъ.

Наступательный флотъ.

Для наступленія необходимъ флотъ мореходный, съ большими запасами, такъ какъ, дѣйствуя у непріятельскихъ береговъ, въ болѣе или менѣе далекомъ разстояніи отъ своихъ базъ, ему придется по долгу держаться въ открытомъ морѣ и рѣдко возобновлять свои запасы.

Этимъ условіямъ удовлетворяютъ эскадренные броненосцы, большіе крейсеры и эскадренные миноносцы (стр. 82—103). Послѣдніе могутъ входить въ составъ наступательнаго флота только потому, что имѣются большія суда, съ которыхъ они получатъ запасы, уголь, въ случаѣ нужды—смѣну команды, и даже защиту отъ непогоды, за ихъ высокими корпусами. Предоставленные своимъ собственнымъ силамъ, они не пригодны для наступленія.

Оборонительный флотъ.

Если мы, за отсутствіемъ средствъ, противупоставимъ этой силѣ флотъ подобнаго же состава, но только численно болѣе слабый, мы или будемъ разбиты въ неравномъ бою, или будемъ заперты въ нашихъ портахъ превосходными силами противника; т. е., иначе говоря, море окажется въ его безспорномъ владѣніи.

Непригодность броненосцевъ береговой обороны.

Броненосцы береговой обороны (стр. 92) въ этомъ случаѣ не помогутъ, и вообще доводы за существованіе ихъ очень шатки. Правда, они могутъ ходить по внутреннимъ путямъ (фарватерамъ), но они малы, слабы какъ по бронѣ, такъ въ особенности по числу скорострѣльныхъ орудій среднихъ калибровъ; они плохо мореходны,—въ свѣжую погоду сражаться не могутъ, а между тѣмъ, какъ обороняющіеся, они должны принимать бой тогда, когда того пожелаетъ наступающій. Вообще, выступать имъ противъ эскадренныхъ броненосцевъ немыслимо, если они сильно не превосходятъ имъ численностью, настолько пожалуй, что стоимость ихъ далеко превыситъ стоимость ихъ противниковъ. Если мы вмѣсто одного большого корабля выстроимъ два меньшаго размѣра, равныхъ ему по силѣ артиллеріи и защитѣ, то они обойдутся гораздо дороже и личнаго состава потребуютъ больше.

Насколько броненосецъ береговой обороны — типъ сомнительный по своему боевому значенію, показываетъ тотъ фактъ [1]), что изъ 86 существующихъ такихъ судовъ строится всего 4 броненосца береговой обороны и лишь въ одномъ флотѣ изъ семи главнѣйшихъ морскихъ державъ [2]). Кто-то вѣрно выразился объ этомъ типѣ судовъ, сказавъ, что броненосцы береговой обороны — это суда «берегами обороняемыя».

Таблица № 9 (Конспекты) даетъ наглядное понятіе о томъ, какой составъ флотовъ находятъ необходимымъ имѣть главнѣйшія морскія державы.

Настоящій обронительный флотъ — это минный и подводный.

Единственно, кого невозможно будетъ запереть въ своихъ портахъ наступательному флоту, это минныя суда и подводныя лодки, которыя всегда легко найдутъ случай ускользнуть отъ наблюденія блокирующихъ судовъ. Эти суда сравнительно дешевы, ихъ можно имѣть большое количество, и всюду заблокировать ихъ невозможно. Наконецъ, мы уже знаемъ, что по самому существу дѣла (стр. 110) минныя и подводныя суда—это естественное оружіе слабаго противъ сильнаго.

Вотъ эти суда и представляютъ изъ себя наилучшій оборонительный флотъ; постройка такихъ судовъ и будетъ наилучшее употребленіе болѣе ограниченныхъ денежныхъ средствъ, заставляющихъ прибѣгнуть къ оборонѣ. Если наши берега усѣяны минными и подводными судами, дѣйствія наступательнаго флота будутъ очень стѣснены. Блокада портовъ ночью окажется почти невозможной, всѣ якорныя стоянки у нашихъ береговъ—крайне опасными. Если еще военныя суда и эскадры, благодаря могучимъ своимъ средствамъ, сумѣютъ обезопасить себя отъ минныхъ атакъ, то движеніе транспортовъ, и въ особенности громадныхъ каравановъ транспортовъ съ войсками, будетъ подвержено большому риску.

Конечно, для успѣшнаго дѣйствія минныхъ флотилій нужна еще благопріятная географическая обстановка, каковую, напр., представляютъ у насъ въ Финскомъ заливѣ шхеры.

Вообще, при условіи существованія многочисленной минной флотиліи, опирающейся на сѣть станцій, недоступныхъ для не-

---

[1]) Конспекты, таблица № 9. Примѣчаніе 2-е.

[2]) Показанный въ таблицѣ № 9 одинъ предположенный къ постройкѣ русскій броненосецъ береговой обороны—строиться не будетъ.

пріятельскихъ большихъ судовъ по своей мелководности, противникъ владѣть моремъ не будетъ; и ужъ во всякомъ случаѣ, владѣніе это будетъ гораздо болѣе спорнымъ, нежели при запертыхъ въ нашихъ портахъ броненосцахъ береговой обороны.

Все сказанное можно формулировать такъ:

Каковъ долженъ быть составъ флота.

1) Чтобы владѣть моремъ, и чтобы вполнѣ надежно защитить свои берега, необходимъ наступательный флотъ болѣе сильный, или, по крайней мѣрѣ, равный по силѣ флоту противника.

2) Если флотъ составленъ изъ большихъ судовъ, но по малому ихъ количеству неспособенъ къ наступленію, то онъ не пригоденъ и для обороны.

3) Въ послѣднемъ случаѣ уже выгоднѣе на тѣ же деньги имѣть многочисленный минный флотъ. Это не есть наилучшая гарантія безопасности своихъ береговъ (для этого надо имѣть наступательный флотъ), но все же гораздо лучшая, нежели запертый слабый флотъ, состоящій изъ большихъ судовъ.

Стремленіе къ овладѣнію моремъ, какъ главная цѣль войны на морѣ, и сильный наступательный флотъ, составленный изъ эскадренныхъ броненосцевъ, съ придачей къ нему крейсеровъ, главнымъ образомъ броненосныхъ и эскадренныхъ миноносцевъ, какъ лучшее средство для достиженія этой цѣли, — вотъ чему учитъ насъ вся исторія морскихъ войнъ, вотъ какихъ взглядовъ практически держатся [1]) всѣ морскія державы. Если они и отступали отъ этихъ положеній, то отступленія эти являлись лишь временными, какъ слѣдствія увлеченія извѣстными идеями того или другого отдѣльнаго лица, имѣвшаго достаточно власти, чтобы начать проводить эти идеи въ жизнь. Идеи эти обыкновенно манили къ себѣ и увлекали тѣмъ, что онѣ будто бы давали способъ за дешевую цѣну и съ малыми усиліями достигнуть большихъ результатовъ; это была погоня за своего рода perpetuum mobile. Однако, возникая лишь на почвѣ пылкихъ мечтаній отдѣльныхъ лицъ, не имѣя за собой ни исторической, ни практической основы, идеи эти никогда не удерживались и болѣзнь такихъ увлеченій, не обращаясь въ эпидеміи, имѣла и имѣетъ теперь лишь спорадическій характеръ.

Увлеченія въ области идей о составѣ флота.

Къ сожалѣнію, именно эти крайнія увлеченія почему-то всегда легче проникаютъ въ неспеціальныя сферы; быть можетъ,

---

[1]) Конспекты, таблица 9-я.

потому, что эти сферы имѣютъ менѣе всего средствъ охладить пылъ этихъ увлеченій. На что ужъ такой гигантъ въ области военной мысли, какъ генералъ Г. А. Лееръ, и тотъ цѣликомъ поддался ихъ вліянію и, въ настоящее время, болѣе чѣмъ странно (стр. 75) читать предсказанія о будущности флота, высказанныя талантливымъ стратегомъ въ 1885 году.

«Съ флотомъ случилось то же», говоритъ Г. А. Лееръ въ своемъ курсѣ стратегіи (часть III, приложеніе стр. 18 и 19), «что встрѣчается и въ другихъ сферахъ... т. е., что, разъ попавъ на ложное направленіе, ему слѣдуютъ до крайняго предѣла, пока не очутятся лицомъ къ лицу съ абсурдомъ. И такимъ абсурдомъ являются тѣ морскія *чудовища,* — правда *«чудо техники»*, но не *«боевыя суда»* при современныхъ условіяхъ, а *«плавучія крѣпости»*,—которыя называются броненосцами. Вотъ къ чему привело стремленіе къ возможной *неуязвимости* судна... Къ той же *неуязвимости* и тѣмъ же путемъ шла когда-то и кавалерія и тоже дошла до *абсурда,* до *броненоснаго латника на броненосномъ конѣ.* Затѣмъ она повернула въ обратную сторону, и начала искать рѣшенія того же вопроса, добиваться той же неуязвимости, но только путемъ *возможно полнаго развитія подвижности,* и какъ нельзя лучше разрѣшила вопросъ. На эту дорогу, вполнѣ вѣрную, и направляются теперь флоты бо̀льшей части европейскихъ государствъ, за исключеніемъ двухъ, далѣе другихъ зашедшихъ въ *ложномъ* направленіи... именно Англіи и Франціи, упорствующихъ въ старыхъ предразсудкахъ. Россія, Германія, Австрія и Италія рѣшительно повернули на новый путь. Германія достраиваетъ только 1 броненосецъ, Австрія не строитъ ни одного. Какъ та, такъ и другая строятъ только минныя суда... (Любопытно сравнить эти указанія съ данными таблицъ № 5 и 9 конспектовъ). Флотъ ближайшаго будущаго—это *легкія флотиліи, быстроходные транспорты (?) и независимые крейсеры.* Главный объектъ послѣднихъ—*уничтоженіе частнаго имущества противника на берегу и въ морѣ.* Вся стратегія крейсеровъ сводится къ тому, чтобы *бить слабаго и убѣгать отъ сильнаго*».

Между тѣмъ исторія, нисколько не отвергая всю важность и всю силу такихъ операцій, неоспоримо доказываетъ, что успѣхъ ихъ несомнѣненъ лишь при владѣніи моремъ, которое достижимо лишь для сильнаго наступательнаго флота; т. е. что это операціи частныя, могущія имѣть вліяніе лишь при условіи успѣха въ

главныхъ операціяхъ, въ достиженіи обладанія моремъ; въ противномъ же случаѣ серьезныхъ результатовъ посредствомъ такихъ операцій достигнуть нельзя.

3. Подготовка къ войнѣ на морѣ.

Однако, каковъ бы не былъ взглядъ на то, какъ вести войну на морѣ, какой бы не считалось необходимымъ для этого имѣть флотъ, успѣхъ войны на морѣ, какъ и на сушѣ, подготовляется въ мирное время. И вотъ, повидимому, характеръ этой подготовки у моряковъ нѣсколько иной, чѣмъ у сухопутныхъ, что и заставляетъ меня остановиться на этомъ вопросѣ. Именно въ этомъ своемъ отдѣлѣ наибольшій смыслъ получаетъ *особая морская стратегія*. Въ общемъ стратегія, конечно, одна, принципы ея вѣчны и одни и тѣ же какъ для суши, такъ и для моря; но въ приложеніи своемъ къ морской войнѣ эти принципы представляютъ столько особенностей, что это вызываетъ вполнѣ законное существованіе особаго отдѣла общей стратегіи, «стратегіи морской». Ее нельзя приравнять съ разсужденіями о такихъ частныхъ операціяхъ, какъ, напр., горная или степная война и т. п. Она сама имѣетъ таковые же частные отдѣлы, въ видѣ крейсерской войны, обороны береговъ, рѣчныхъ операцій и т. п.

Морская стратегія.

Посмотримъ теперь, въ чемъ же заключается разница въ подготовкѣ къ войнѣ на сушѣ и на морѣ.

Особенности въ характерѣ подготовки къ войнѣ на морѣ.

Арміи все увеличиваются, но состоятъ все изъ тѣхъ же людей, только въ большемъ количествѣ, которыхъ надо кормить тѣми же продуктами, что и прежде, и даже лучшими и болѣе дорогими. Поэтому количество этихъ продуктовъ возросло для современныхъ армій въ ужасающихъ размѣрахъ, а между тѣмъ, напр. въ Европѣ, число этихъ продуктовъ, вслѣдствіе развитія промышленности, все уменьшается. Понятно, что умы сухопутныхъ стратеговъ прямо поглощены продовольственнымъ вопросомъ, который для нихъ представляетъ, какъ говорилъ еще Ришелье, настоящее bête noire.

Продовольственный вопросъ—одинъ изъ главнѣйшихъ для арміи.

Затѣмъ, современная армія представляетъ такое огромное скопище людей и обозовъ, необходимыхъ для продовольствія этихъ людей, что для размѣщенія ея требуется громадный раіонъ. Для ея движенія требуются раіоны еще большіе. Дѣйствительно, хотя теоретически вся эта масса и можетъ пройти по одной дорогѣ или проѣхать по одному желѣзнодорожному пути, но тогда на это потребуется громадное время, а уже подвозить продовольствіе по

Для армій нужны базы—раіоны, а для ихъ движенія—обширныя пространства.

одному пути окажется прямо немыслимо. Наконецъ, двигаться широкимъ фронтомъ важно и въ военномъ отношенiи, такъ какъ растянутая узкая лента подставляетъ себя по частямъ подъ удары сосредоточеннаго противника, и вообще она легко уязвима.

Такимъ образомъ, для армiи нужны базы—раiоны, а для ея передвиженiй полосы земли значительной ширины.

Пути для движенiя армiй и промежуточныя базы не могутъ быть подготовлены въ мирное время.

Спрашивается, можно ли и легко ли подготовить то и другое въ мирное время? Базу на своей пограничной территорiи, конечно, можно подготовить на случай войны съ сухопутнымъ сосѣдомъ. Если противникъ отдѣленъ отъ насъ моремъ и базу придется устраивать на непрiятельскомъ берегу, о подготовкѣ ея нечего и думать. Что же касается до путей для движенiя армiй, то такъ какъ они проходятъ по непрiятельской территорiи, то единственная ихъ подготовка—это ихъ изученiе, что сопряжено съ цѣлымъ рядомъ затрудненiй. Зато эти нити въ большинствѣ случаевъ—сравнительно небольшой длины, и армiя на всемъ пути опирается на первоначальную базу.

Итакъ, пути для движенiя армiй и промежуточныя на нихъ базы должны быть созданы въ военное время. Къ тому же это и возможно, такъ какъ для этого, главнымъ образомъ, требуется лишь овладѣть извѣстнымъ пространствомъ непрiятельской территорiи.

Совершенно въ другомъ положенiи находятся дѣйствiя на морѣ.

Продовольственный вопросъ на морѣ занимаетъ одно изъ послѣднихъ мѣстъ.

Число людей, даже на самой могущественной эскадрѣ, сравнительно съ армiей соотвѣтствующаго значенiя прямо ничтожно [1]). Поэтому чисто продовольственный вопросъ на морѣ занимаетъ одно изъ послѣднихъ мѣстъ; во-первыхъ, продовольствiе это довольно умѣренно по своему количеству, а во-вторыхъ, корабль можетъ взять провизiи по крайней мѣрѣ на два мѣсяца, а въ случаѣ нужды и на четыре.

Для флота нужны базы—точки.

Мѣсто, занимаемое флотомъ, очень невелико. Самый могущественный флотъ, съ достаточнымъ количествомъ транспортовъ, можетъ помѣститься на одномъ рейдѣ. Въ одномъ порту могутъ быть сосредоточены всѣ мастерскiя и запасы для этого флота. Такимъ образомъ, для флота необходимы лишь базы—точки.

Затѣмъ, для передвиженiя флота нужно самое ограниченное по ширинѣ пространство моря. Также, великъ или малъ флотъ, онъ

---

[1]) Численность экипажа на различныхъ типахъ кораблей показана въ таблицѣ 8 конспекта.

передвигается весь вмѣстѣ одинаково быстро, со скоростью своего худшаго ходока, которая, въ общемъ, несравненно больше наивысшей скорости передвиженія арміи. Наконецъ, флотъ движется не по непріятельской территоріи, а по водному пространству, которое находится въ общемъ владѣніи, и если международное право запрещаетъ сражаться въ территоріальныхъ водахъ, то двигаться по нимъ никому не возбраняется.

Для флота необходимъ рядъ промежуточныхъ базъ.

Зато операціонная линія флота можетъ быть очень длинна, опираться на первоначальную свою базу онъ можетъ надѣяться не всегда, и если флотъ болѣе или менѣе обезпеченъ въ пищевомъ продовольствіи, онъ требуетъ частаго возобновленія запасовъ угля, смазочныхъ матеріаловъ и снарядовъ. Кромѣ того, масса сложныхъ механизмовъ требуетъ для починки механическихъ мастерскихъ, а подводная часть кораблей—періодическаго осмотра и очистки въ докахъ (сухихъ бассейнахъ).

Такимъ образомъ, для флота необходимъ рядъ второстепенныхъ промежуточныхъ базъ, и все базъ—точекъ, такъ какъ такія базы могутъ вмѣстить все необходимое для флота.

Захватъ пунктовъ для промежуточныхъ базъ въ военное время безполезенъ.

Заручаться такими базами въ военное время безполезно. Онѣ только тогда представляютъ цѣнность, если тамъ имѣется уголь, военные запасы, доки и мастерскія, и наконецъ если базы эти хорошо укрѣплены; иначе онѣ могутъ легко попасть въ руки противника и починяющійся въ нихъ флотъ никогда не будетъ чувствовать себя въ безопасности. Всего этого создать въ военное время нельзя.

Поэтому созданіе этихъ промежуточныхъ базъ, безъ которыхъ почти немыслимо веденіе морскихъ операцій, есть дѣло мирнаго времени; и дѣло это для мирнаго времени вполнѣ возможно, т. е. положеніе совсѣмъ обратно относительно сухопутныхъ операцій въ этомъ отношеніи.

Созданіе промежуточныхъ морскихъ базъ въ мирное время возможно.

Дѣйствительно, пріобрѣсти цѣлую территорію, или какой нибудь прибрежный пунктъ, островокъ и т. п.—громадная разница. Территоріи никто не отдаетъ безъ войны, да не всегда ее даетъ и удачная война. Отдѣльные же пункты, въ особенности во внѣевропейскихъ водахъ, занимаются и въ мирное время довольно легко. Можно ихъ пріобрѣсти покупкой у мелкихъ владѣтелей или у ослабѣвшихъ государствъ (Испанія послѣ войны продала Германіи Каролинскіе острова); или можно воспользоваться какимъ нибудь политическимъ затрудненіемъ или временнымъ ослабленіемъ

и большого государства; можно ихъ получить въ видѣ вознагражденія за нейтралитетъ во время войны; или за какую нибудь незначительную и даже фиктивную услугу въ критическую минуту (такимъ образомъ Англія получила островъ Кипръ),—однимъ словомъ, способовъ для этого много, и о такихъ пріобрѣтеніяхъ мы слышимъ чуть что не каждый день.

Итакъ, для подготовки успѣшныхъ морскихъ операцій открывается обширнѣйшее поле въ мирное время,—въ области внѣшней политики, несравнено бо̀льшее, нежели для подготовки операцій на сухомъ пути. Конечно, тутъ будутъ дѣйствовать не моряки, а дипломаты, но непремѣнно по указанію моряковъ. Такимъ образомъ подготовляются театры военныхъ дѣйствій на морѣ, которые въ своей совокупности обнимаютъ громадныя пространства. Сюда же относится проложеніе подводныхъ кабелей, созданіе сѣти политическихъ и торговыхъ агентствъ и т. п.

Въ этомъ заключается одна область для работы морской стратегіи.

Но есть и другая работа.

Главный и подавляющій элементъ сухопутной силы — это люди, и разниться они могутъ лишь по обученію и вооруженію. Національныя отличія уже принимаются таковыми, какія они есть; ихъ нельзя создать или уничтожить: можно ихъ только болѣе или менѣе выгоднымъ образомъ эксплоатировать. Люди въ общемъ, по крайней мѣрѣ въ Европѣ, болѣе или менѣе одинаковы, одинаково и ихъ вооруженіе, и европейскія арміи очень похожи другъ на друга; всякая армія имѣетъ и пѣхоту, и кавалерію, и артиллерію, каждая дѣлится на полки, баталіоны, батареи и эскадроны. Мѣстность, какъ она ни разнообразна, всегда доступна для людей, и въ большинствѣ случаевъ для лошадей; такія спеціальныя войска, какъ, напр., горная артиллерія, кавалерія на верблюдахъ и т. п.— это капля въ морѣ.

Наконецъ, состоя главнымъ образомъ изъ людей, армія чрезвычайно гибка въ отношеніи свободы составленія боевыхъ единицъ любой величины, любого состава. Затѣмъ, любая часть арміи почти одинаково годна какъ для наступленія, такъ и для обороны.

Поэтому дѣло сухопутныхъ стратеговъ—составить планы кампаній на случай войны съ возможными противниками, сообразно этому расквартировать войска, обдумать способы ихъ сосредото-

ченія, усовершенствовать мобилизацію. Что же касается до созданія самихъ войскъ, то тутъ дѣло сводится лишь къ подсчету необходимаго количества уже готовыхъ, разработанныхъ и почти одинаковыхъ во всѣхъ государствахъ единицъ, т. е. батальоновъ, эскадроновъ и батарей. Ломать же себѣ голову надъ тѣмъ, каковы должны быть эти единицы, много не приходится.

Для моряковъ же эта работа представляется нѣсколько въ другомъ видѣ. Составленіе плановъ на случай войны со всѣми вѣроятными противниками необходимо для раціональнаго использованія и морской силы. Что же касается до расквартированія личнаго состава и его мобилизаціи, то для насъ это дѣло сравнительно простое; единственными центрами для этого служатъ военные порты, которыхъ очень немного, да и процентъ призывныхъ у насъ гораздо меньше (стр. 116).

Но зато созданіе, обновленіе и усиленіе флота требуетъ самой напряженной работы. Надо остановиться на извѣстныхъ типахъ кораблей и обдумать ихъ со всѣхъ сторонъ, такъ какъ ихъ измѣнить уже потомъ нельзя. Изъ большихъ броненосцевъ не надѣлать—средняго размѣра, изъ глубоко сидящихъ кораблей—мелкосидящихъ, изъ судовъ съ малымъ раіономъ дѣйствій (запасовъ угля) — съ большимъ, изъ судовъ прибрежной обороны — судовъ мореходныхъ, судовъ быстроходныхъ—изъ тихоходныхъ, наконецъ, кораблей новыхъ—изъ старыхъ. Все это должно быть тщательно обдумано и соображено впередъ, и этотъ вопросъ является однимъ изъ важнѣйшихъ вопросовъ морской стратегіи; рѣшеніе его должно имѣть національную окраску, такъ какъ для каждой страны нуженъ свой особенный флотъ, соотвѣтствующій ея географическому положенію, свойству ея береговъ, политическимъ задачамъ, возможнымъ противникамъ и т. п.

Такимъ образомъ, морская стратегія не только вытекаетъ изъ политики, но еще и тѣсно съ нею переплетается.

Политическая подготовка въ томъ и состоитъ, что, имѣя въ виду ясно сознанную политическую цѣль и ея противниковъ, заключаются соотвѣтствующіе союзы, распространяется политическое вліяніе на ту или другую область другихъ государствъ, занимаются стратегическіе пункты, могущіе служить впослѣдствіи базами, и т. п.

Отсюда вытекаетъ организація всей военной системы государства и та роль, которая въ этой системѣ должна быть отведена

флоту; т. е. должно быть сознано, *какія* изъ назначенныхъ цѣлей могутъ быть достигнуты флотомъ. Затѣмъ надо обдумать — *какъ*, т. е. какимъ путемъ флотъ можетъ этого достигнуть, и тогда станетъ ясно—*какой* надо имѣть флотъ.

4. Стратегическое значеніе дѣйствій флота противъ береговыхъ укрѣпленій.

Таковы особенности подготовки къ войнѣ на морѣ. Когда же война началась, то главныя операціи флота состоятъ въ овладѣніи моремъ; для этого единственное средство — разбить непріятельскій флотъ, или по крайней мѣрѣ надежно запереть его въ портахъ. Иначе говоря, главный объектъ для дѣйствій флота—это непріятельская морская сила.

Но, если дѣло происходитъ у непріятельскихъ береговъ, является еще объектъ для дѣйствій — береговыя укрѣпленія. Спрашивается, какую роль играютъ эти дѣйствія въ морской войнѣ?

Мимо береговыхъ укрѣпленій можно прорываться или можно ихъ атаковать.

Прорывъ. Цѣли, съ которыми предпринимается прорывъ, могутъ быть различныя. Можно прорваться черезъ укрѣпленный проливъ, чтобы войти въ закрытое море и дѣйствовать тамъ противъ непріятельской морской силы, или завладѣть важнымъ прибрежнымъ пунктомъ; можно прорваться въ рѣку, чтобы завладѣть ея теченіемъ и содѣйствовать на ней сухопутнымъ войскамъ; можно, наконецъ, прорваться въ военный портъ, чтобы его разрушить или уничтожить находящуюся тамъ непріятельскую эскадру.

Такимъ образомъ, прорывъ во всѣхъ случаяхъ является операціей лишь предварительной, служащей для достиженія какой нибудь послѣдующей важной цѣли. При прорывѣ необходимо беречь свои силы для дѣйствія противъ непосредственнаго противника — непріятельской морской силы. Вообще, на прорывъ надо рѣшаться только тогда, когда имѣются на то серьезныя причины. Какъ бы ни прошелъ онъ благополучно, все же эскадра будетъ порядочно ослаблена, многія суда потребуютъ болѣе или менѣе значительныхъ исправленій, часть снарядовъ будетъ израсходована и, если еще не разбитъ непріятельскій флотъ, то для предстоящаго съ нимъ боя прорвавшійся флотъ значительно себя ослабитъ.

Напр., если весь непріятельскій флотъ находится на рейдѣ, особенно еще неготовый къ выходу въ море, въ періодъ мобилизаціи,—есть выгода туда ворваться, чтобы его уничтожить. Но если его тамъ нѣтъ, то, ворвавшись на рейдъ и разгромивъ даже портъ, всетаки придется оттуда уйти, если одновременно не произведена атака десантомъ со стороны суши; по выходѣ придется имѣть дѣло съ непріятельскимъ флотомъ совершенно свѣжимъ, и, если онъ насъ разобьетъ, то въ общемъ, несмотря на удачный прорывъ, дѣло наше будетъ проиграно.

Такимъ образомъ, надо думать, что прорывъ въ военный портъ является цѣлесообразнымъ лишь тогда, когда въ началѣ войны тамъ можно захватить неготовую эскадру, или лишь послѣ того, какъ мы, разбивши непріятельскій флотъ, овладѣли моремъ и желаемъ довершить разгромъ этого флота, скрывшагося въ порту, или желаемъ завладѣть портомъ съ помощью десанта.

Атака. Что же касается до атаки береговыхъ укрѣпленій, то это — операція еще болѣе предварительная: она служитъ подготовкой (стр. 188) или къ прорыву или къ бомбардировкѣ.

Бомбардированіе (стр. 187). Относительно послѣдней является вопросъ: слѣдуетъ ли, не владѣя еще моремъ, прибѣгать къ бомбардировкамъ?

Надо думать, что едва ли это окажется выгоднымъ. Если мы будемъ бомбардировать беззащитный портъ, мы всетаки ослабимъ себя тѣмъ, что израсходуемъ большое количество снарядовъ; если портъ защищенъ, несомнѣнно будутъ у насъ болѣе или менѣе значительныя потери. Ослаблять же себя, пока мы не завладѣли моремъ, ни въ какомъ случаѣ не слѣдуетъ. Бомбардировка — это операція, во-первыхъ, второстепенная, а во-вторыхъ—часто и сомнительная; для того, чтобы она была дѣйствительна, необходимо израсходовать такую массу снарядовъ, что эскадра окажется совершенно обезсиленной. Отдѣльныя быстроходныя суда могутъ быть посылаемы для бомбардировки, чтобы произвести панику въ прибрежномъ населеніи, если это почему либо считается необходимымъ; но боевой эскадрѣ, пока она не сразилась съ непріятельской морской силой, на это рѣшаться не слѣдуетъ. Притомъ, эти спѣшныя бомбардировки съ незначительнымъ количествомъ израсходованныхъ на нихъ снарядовъ мало дѣйствительны и тѣмъ болѣе не могутъ оказать никакого вліянія на ходъ главныхъ операцій, а вмѣстѣ съ тѣмъ онѣ вызовутъ тяжкую прибавку въ контрибуціи въ случаѣ проигрыша кампаніи. Напр., во время франко-прусской

войны французскіе адмиралы, командовавшіе эскадрой, блокоро- вавшей германское побережье, поступали вполнѣ логично, не при- бѣгая къ бомбардировкамъ беззащитныхъ прибрежныхъ городовъ, хотя они и владѣли моремъ, такъ какъ въ это время половина Франціи уже находилась въ рукахъ нѣмцевъ, которые могли на это отвѣтить жестокими репрессаліями; а кромѣ того, это только увеличило бы контрибуцію, такъ какъ неудачный для французовъ исходъ кампаніи уже былъ очевиденъ. Если бы германцы въ то время имѣли сильный флотъ и владѣли моремъ, они могли бы бомбардировками понудить уже побѣжденную, но неуступающую Францію къ принятію самыхъ тяжелыхъ условій мира. Кстати здѣсь будетъ замѣтить, что въ этомъ случаѣ кампанія была бы значительно короче, такъ какъ упорство сопротивленія французовъ послѣ тяжкихъ пораженій, понесенныхъ ея арміями, въ значи- тельной степени вызывалось свободой морскихъ сообщеній. Вспом- нимъ еще, что именно разореніемъ шведскихъ береговъ Петръ Великій принудилъ Швецію къ принятію условій Ништадтскаго мира.

Такимъ образомъ, еще разъ повторяю, мѣсто бомбардировокъ— въ концѣ кампаніи, когда силы непріятеля уже надломлены, когда надо только дальнѣйшими ударами побудить его къ миру. Въ этотъ періодъ можетъ быть предпринята дѣйствительная бом- бардировка,—методичная, безъ спѣшки, съ особымъ на этотъ слу- чай запасомъ снарядовъ на транспортахъ, и тогда и результаты и вліяніе ея могутъ быть значительны.

Итакъ, всякое дѣйствіе противъ береговыхъ укрѣпленій— всегда операція предварительная, служащая лишь для того, чтобы добраться до непріятельскаго флота, или — если онъ уничтоженъ— до портовъ и коммерческихъ городовъ, съ цѣлью репрессалій.

Собственно, всякая война, которую ведетъ государство, обла- дающее и флотомъ, есть смѣшанная операція, такъ какъ обѣ от- расли военной силы помогаютъ другъ другу въ достиженіи общей цѣли, хотя бы онѣ и были отдѣлены большими пространствами другъ отъ друга.

Флотъ и армія ближе соприкасаются другъ съ другомъ:

1) при перевозкѣ и высадкѣ десанта;

2) при оборонѣ береговъ;

3) въ томъ случаѣ, когда раіоны, въ которыхъ оперируютъ арміи, упираются въ море;

4) при рѣчныхъ операціяхъ.

5. Роль флота при перевозкѣ десанта [1]).

Въ первомъ случаѣ, т. е. при перевозкѣ десанта, роль флота совершенно ясна. Онъ или самъ служитъ перевозочнымъ средствомъ, или конвоируетъ транспорты съ войсками, и подъ прикрытіемъ его огня производится самая высадка или обратная посадка десанта въ случаѣ неудачи. Исторія намъ говоритъ, что такія предпріятія надо признать авантюрами, если раньше флотъ не заручился достаточно надежнымъ владѣніемъ моремъ, и что не слѣдуетъ загромождать военные корабли войсками, если предвидится возможность морского боя. На кораблѣ и такъ много народа, все мѣсто строго распредѣлено, надежно укрыть лишнихъ людей невозможно, и неизбѣжныя большія потери, которыя они будутъ нести, ни на іоту не увеличивая силы корабля, будутъ лишь способствовать паденію духа экипажа при видѣ массы раненыхъ и убитыхъ.

6. Роль флота при оборонѣ береговъ.

Посмотримъ теперь, какова относительная роль морской и сухопутной силы при оборонѣ береговъ?

Крѣпости не могутъ защитить берега.

Можно ли, напр., защитить берега однѣми приморскими крѣпостями? Очевидно нѣтъ, такъ какъ крѣпости прежде всего неподвижны и вмѣстѣ съ тѣмъ малочисленны; никакое государство не въ состояніи сплошь укрѣпить всѣ мало-мальски важные пункты своего побережья. Такимъ образомъ, крѣпости могутъ защитить нѣкоторые наиболѣе важные пункты, но не берега. Поэтому необходимы еще расположенныя вдоль побережья войска. Это сила уже подвижная, но всетаки, сравнительно съ флотомъ, подвижность ихъ ничтожна. Притомъ они могутъ, хотя и съ большимъ трудомъ, помѣшать лишь десанту; противъ же самаго флота они совершенно безсильны и ничего не могутъ предпринять, чтобы помѣшать какимъ либо его передвиженіямъ и разоренію побережья посредствомъ бомбардировокъ.

Главный элементъ обороны береговъ—это флотъ.

Единственная раціональная защита береговъ — это сильный флотъ, и на него слѣдуетъ возлагать, въ этомъ случаѣ, главную надежду, а отнюдь не на крѣпости или войска. Если флотъ

---

[1]) Подробныя указанія о перевокѣ войскъ моремъ помѣщены въ приложеніяхъ, на стр. 255 и слѣд.

вполнѣ подготовленъ къ своей задачѣ, никакія другія силы не потребуются для обороны береговъ; если же флотъ для этого неподготовленъ, то никакія другія силы не могутъ помѣшать разгрому побережья.

Крѣпости существуютъ лишь только для нуждъ флота.

Приморскія же крѣпости служатъ лишь вспомогательнымъ элементомъ при защитѣ береговъ. Весь смыслъ ихъ существованія заключается лишь въ томъ, чтобы дать убѣжище разбитому или временно обезсиленному флоту и защищать учрежденія, служащія для его снабженія и исправленія.

Оборона береговъ цѣликомъ должна находиться въ рукахъ морского вѣдомства.

Принципъ единства власти требуетъ, чтобы на извѣстномъ морскомъ театрѣ войны какъ флотъ, такъ и всѣ морскія крѣпости находились въ непосредственномъ подчиненіи у одного лица, управляющаго дѣйствіями флота, т. е. у морского офицера. Затѣмъ, такъ какъ приморскія крѣпости дѣйствуютъ исключительно противъ флота и сопоставляя это съ ихъ подчиненною флоту ролью при защитѣ береговъ, очевидно, что руковоить ими долженъ личный составъ, основательно знакомый со средствами флота, понимающій каждое его движеніе и способный сознательно распоряжаться небольшими частями флота, отданными временно въ распоряженіе крѣпости или дѣйствующими съ ней совмѣстно. Однимъ словомъ, здравый смыслъ требуетъ, чтобы всякая морская крѣпость комплектовалась морскими командами (стр. 160) и чтобы пассивная защита побережья (крѣпости) не была отдѣлена отъ защиты главнѣйшей—активной (флота), т. е. чтобы вся защита береговъ была сосредоточена въ рукахъ морского вѣдомства. Любопытно, что въ Германіи передача защиты береговъ флоту, о чемъ я имѣлъ уже случай говорить (стр. 161), состоялась не по настоянію флота, не изъ стремленія морского вѣдомства расширить сферу своего вѣдѣнія, а по настоянію сухопутныхъ военныхъ, съ фельдмаршаломъ Мольтке во главѣ [1]).

Нуженъ ли крѣпостной флотъ.

Имѣется, однако, и другое теченіе мыслей по этому вопросу. Говорятъ такъ: въ каждой крѣпости постоянно должна быть вполнѣ ей принадлежащая часть флота,—это придаетъ ей большую силу. Такое требованіе, однако, невольно наводитъ на мысль, что приморскія крѣпости не достаточно удовлетворительны, что и оправдывается на самомъ дѣлѣ (стр. 159). Дѣйствительно, есте-

[1]) «Организація обороны (въ Германіи) настолько совершенна, что вызываетъ постоянную зависть Франціи». В. А. Мошнинъ, «Оборона побережья», 1901 г., стр. 537.

ственныя преимущества крѣпости передъ флотомъ настолько существенны (стр. 165), что разъ крѣпость оборудована надлежащимъ образомъ, флотъ ею завладѣть безъ помощи десанта не можетъ; а маленькіе отряды крѣпостного флота помѣшать десанту не будутъ въ состояніи, такъ какъ, конечно, противникъ позаботится о томъ, чтобы прикрыть высадку значительными морскими силами.

Существованіе крѣпостного флота не можетъ быть оправдано ничѣмъ.

Между тѣмъ, этимъ распредѣленіемъ флота по крѣпостямъ собственно главный элементъ обороны береговъ — морская сила будетъ почти сведена къ нулю, такъ какъ будетъ лишена одного изъ главныхъ своихъ качествъ—подвижности. Какъ бы ни была она слаба, но, будучи собрана вмѣстѣ, находясь въ распоряженіи одного лица, она несравненно лучше поможетъ каждой крѣпости въ отдѣльности, и именно той, которая наиболѣе въ этой помощи нуждается. Едва ли противникъ атакуетъ всѣ крѣпости, а если онъ это сдѣлаетъ, для насъ будетъ это прямая выгода, такъ какъ, значитъ, онъ навѣрное нигдѣ не будетъ имѣть серьезнаго успѣха и разбросаетъ свои силы; тѣмъ болѣе важнымъ факторомъ явится наша морская сила, собранная въ одну компактную массу, могущая тогда даже надѣяться на успѣхъ, нападая на отдѣльння части противника.

Если же у насъ большая морская сила, то отдѣленіе хотя бы самой малѣйшей ея части въ постоянный крѣпостной флотъ неразумно, такъ какъ это будетъ всетаки раздѣленіе силъ и ослабленіе главнаго элемента обороны береговъ; главное же—это совершенно безполезно, такъ какъ если мы на морѣ сильнѣе противника, то можно поручиться, что крѣпости не увидятъ ни одного непріятельскаго корабля, и ни о какой попыткѣ непріятеля высадить десантъ нечего и думать.

Всѣ соображенія о крѣпостномъ флотѣ могутъ возникать лишь изъ неестественнаго положенія обороны береговъ, раздѣленной между двумя вѣдомствами,—изъ-за раздѣленія власти, вмѣсто ея сосредоточенія,—и исторія уже давно произнесла свой приговоръ надъ такимъ порядкомъ вещей, который потому уже почти повсемѣстно и брошенъ.

Это раздѣленіе флота по крѣпостямъ можно уподобить кордонной системѣ въ сухопутной войнѣ, которая существовала очень долго, пока великіе полководцы—сначала Петръ, а затѣмъ Наполеонъ,—не доказали блестящимъ образомъ, что и при оборонѣ—

секретъ успѣха—въ сосредоточеніи силъ, а отнюдь не въ ихъ разброскѣ, которая ведетъ лишь къ пораженію.

Въ головѣ главнокомандующаго на морскомъ театрѣ войны, въ рукахъ котораго будутъ сосредоточены всѣ элементы обороны береговъ, да и вообще въ головѣ морского офицера не можетъ зародиться идея о крѣпостномъ флотѣ, настолько это противится сущности войны на морѣ.

Изслѣдованіе полковника В. А. Мошнина «Оборона побережья».

Идея о крѣпостномъ флотѣ въ особенности распространена у насъ, да оно и понятно при нашей системѣ организаціи обороны береговъ [1]). Здѣсь не мѣсто указывать на то, что говорилось по этому вопросу въ различныхъ комиссіяхъ; остановлюсь только на томъ, что высказываетъ по этому поводу полковникъ Генеральнаго Штаба В. А. Мошнинъ въ своемъ капитальномъ изслѣдованіи «Оборона побережья съ древнѣйшихъ временъ до нашихъ дней», изданномъ при содѣйствіи Военно-Ученаго Комитета Главнаго Штаба [2]).

Авторъ опасается (стр. 204), что «флотъ обороняющаго побережье, при нынѣшней широко развитой колоніальной системѣ, можетъ случайно отсутствовать, и тогда крѣпости грозитъ печальная участь [3]). Собственно говоря, въ терминологіи флотовъ нѣтъ названія—*крѣпостной флотъ,* хотя есть флотъ крѣпостной обороны. Мы считаемъ нужнымъ отдѣлить одинъ отъ другого, такъ какъ сфера дѣйствія второго, конечно, будетъ нѣсколько уже, чѣмъ перваго. Кромѣ того, полагаемъ нужнымъ употреблять такой терминъ, какъ вполнѣ *обособляющій дѣйствія флота въ крѣпости, дающій ему исключительное, ограниченное значеніе*... Необходимо (стр. 515), чтобы крѣпостные флоты видѣли въ комен-

---

[1]) Дальнѣйшее обсужденіе вопроса о крѣпостномъ флотѣ не было читано во время сообщеній, и я позволю себѣ сдѣлать это дополненіе лишь въ виду интереса и важности этого вопроса государственной обороны.

[2]) С.-Петербургъ 1901 г. Курсивы всѣ наши.

[3]) Съ другой стороны Н. П. Михневичъ считаетъ, что «при оборонѣ береговъ необходимо, чтобы каждый портъ былъ въ состояніи держаться противъ непріятеля, совершенно независимо отъ флота, большее или меньшее время, смотря по степени его назначенія. Тогда этотъ флотъ будетъ имѣть возможность развить всю свою силу и воспользоваться своею подвижностью безъ всякихъ соображеній о нуждахъ порта; пока послѣдній въ безопасности, онъ можетъ уйти куда угодно. *Флотъ составляетъ лучшую береговую оборону не потому, чтобы онъ безусловно исключалъ необходимость укрѣпленій, а потому, что пораженіе непріятельскаго флота надежнѣе всѣхъ другихъ способовъ обороны».* («Морской Сборникъ» 1899 г. № 7, Библіографія, стр. 26).

данте крѣпости то единое лицо, которому они будутъ безпрекословно подчинены въ военное время и которому они пріучались бы подчиняться безпрекословно еще задолго до войны... При осадѣ Гибралтара (стр. 205), бомбардированіи Копенгагена и т. п... достаточно выяснилось значеніе активной роли такого крѣпостного флота при оборонѣ крѣпости, а потому распространяться объ этомъ не будемъ... Несомнѣнно лишь одно, что крѣпостной флотъ дѣлаетъ береговую крѣпость и самостоятельной, и независимой, и недоступной для непріятеля. Отсутствіе такого флота давало всегда отрицательные результаты: достаточно вспомнить бомбардировки Алжира, Сизополя, Инады, С.-Жанъ д'Оллоэ и т. п.— эти отрицательные примѣры вполнѣ характеризуютъ значеніе крѣпостного флота».

Не увлекается ли почтенный авторъ, приводя эти примѣры, не забываетъ ли онъ, что во всѣхъ примѣрахъ отрицательныхъ, къ которымъ надо прибавить паденіе Гибралтара въ 1704 году, указанныя имъ крѣпости пали не отъ того, что не было у нихъ крѣпостного флота, а просто не было никакого флота, или онъ былъ въ полномъ упадкѣ, а потому непріятель, неоспоримо владѣя моремъ, былъ безъ борьбы допущенъ къ крѣпости. Что же касается до неудачи осады Гибралтара, когда имъ уже владѣли англичане, то крѣпостной флотъ тутъ игралъ послѣднюю роль. Теперь уже достовѣрно выяснено [1]), что союзники (французы и испанцы) только потому не завладѣли Гибралтаромъ, что не сосредоточили своихъ усилій на борьбѣ именно съ англійскимъ флотомъ, а разбросали свои силы, отдѣливши между прочимъ значительную ихъ часть для осады этой крѣпости. Именно англійскій океанскій, а не крѣпостной флотъ, періодически (4 раза, не считая прорыва отдѣльныхъ судовъ) приходилъ на помощь Габралтару въ такіе критическіе моменты, когда онъ совершенно изнемогалъ. Именно этотъ флотъ отвлекалъ силы союзниковъ отъ Гибралтара. При этомъ англичане справедливо не привязывали свой флотъ ни къ одному изъ своихъ укрѣпленныхъ пунктовъ, такъ какъ тогда паденіе ихъ по очереди, начиная съ Гибралтара, было бы неминуемо. Они понимали, что пока флотъ ихъ свободенъ въ своихъ передвиженіяхъ и въ любомъ пунктѣ можетъ спорить за обладаніе моремъ съ противникомъ, до тѣхъ поръ послѣднему не удастся

---

[1]) Мэхенъ. «Вліяніе морской силы на исторію», стр. 461—480 и 616—617.

завладѣть ни однимъ изъ нихъ, и каждый изъ нихъ будетъ во-время выручень.

При Копенгагенѣ въ 1801 году у датчанъ имѣлось нѣкоторое подобіе крѣпостного флота. Такъ какъ форты были слишкомъ слабы, чтобы вступить въ борьбу съ англійскимъ флотомъ, датчане разставили на подступахъ къ городу свои старые корабли безъ мачтъ, и происшедшій бой былъ собственно бой между двумя эскадрами, стоявшими на якорѣ. Датчане проиграли дѣло именно изъ-за того, что ихъ флотъ не былъ способенъ помѣряться съ англійскимъ въ открытомъ морѣ или заставить его купить побѣду столь дорогой цѣной, что онъ былъ бы безсиленъ предпринять что нибудь дальше. Вотъ тогда Копенгагенъ былъ бы спасенъ.

Авторъ вообще осуждаетъ дѣйствія флота въ послѣднюю эпоху. «Въ эту эпоху» говоритъ онъ (стр. 515), «мы наталкиваемся на полное отсутствіе единенія между крѣпостью и флотомъ. Постоянный разладъ, существовавшій между флотомъ и крѣпостями, былъ гибелью для конфедератовъ; въ японо-китайскую войну мы видѣли то же самое. Словомъ — постоянная рознь, *постоянное преслѣдованіе флотомъ какихъ-то самостоятельныхъ цѣлей,* и только при Лиссѣ мы замѣчаемъ, что флотъ является на помощь береговымъ крѣпостямъ, результаты чего неминуемо сказались — итальянцы потерпѣли полную неудачу. Эта постоянная рознь въ преслѣдованіи цѣлей... которая красной нитью проходитъ черезъ всю прибрежную войну всѣхъ временъ, доказываетъ, какъ необходимо еще въ мирное время спаять эти два чуждые другъ другу элемента».

Гибелью для конфедератовъ былъ не разладъ между флотомъ и крѣпостями, а отсутствіе вообще у конфедератовъ сколько нибудь порядочнаго флота; извѣстно, что безъ содѣйствія флота сѣверянамъ не удалось бы справиться съ южанами. Трудно говорить о вліяніи разлада, когда флотъ конфедератовъ былъ прямо ничтоженъ какъ по количеству и силѣ судовъ, такъ и по организаціи, такъ какъ морскіе офицеры составляли въ немъ рѣдкое исключеніе. Единственный случай разлада, на который можно указать — при прорывѣ сѣверянъ въ Новый Орлеанъ — не имѣлъ значенія, такъ какъ тѣ суда южанъ, которыя могли имѣть вліяніе на судьбу этого дня, были неготовы и не были въ состояніи принять участіе въ сраженіи. Въ японо-китайской войнѣ един-

ственно съ кѣмъ еще приходилось считаться японцамъ, это съ китайскимъ флотомъ, который одинъ до послѣдней крайности защищалъ Вей-ха-Вей. Покинувъ Портъ-Артуръ, китайскій флотъ поступилъ въ данныхъ обстоятельствахъ вполнѣ правильно, такъ какъ этотъ портъ такъ расположенъ, что можетъ быть взятъ съ суши, причемъ флотъ, находящійся на внутреннемъ рейдѣ, не имѣетъ возможности принять участіе въ отраженіи атаки съ сухого пути. Если бы китайскій флотъ остался въ Портъ-Артурѣ, онъ былъ бы взятъ живьемъ при паденіи этой крѣпости. Затѣмъ, перейдя въ Вей-ха-Вей, онъ заставилъ японцевъ предпринять самую трудную для нихъ зимнюю экспедицію для завладѣнія этимъ послѣднимъ портомъ.

Будь у китайцевъ флотъ, способный одолѣть флотъ японцевъ, Китай былъ бы спасенъ, даже при жалкомъ состояніи, въ которомъ оказалась его армія; а разъ этого не было, ничто уже не могло спасти китайцевъ отъ разгрома.

Обращаясь къ Лиссѣ, надо думать, что авторъ не подразумѣваетъ подъ флотомъ Тегеттофа [1]) крѣпостной флотъ. Лисса только потому и была спасена, что австрійскій флотъ не былъ распредѣленъ по крѣпостямъ, а держался соединенно, готовымъ напасть на итальянскій флотъ при выходѣ его въ море; или, если ему не удастся его встрѣтить въ морѣ, идти на выручку той крѣпости, которая будетъ имъ атакована. Точно также авторъ забываетъ, что, если Тегетгофъ допустилъ итальянцевъ до Лиссы, если онъ пришелъ туда послѣ нихъ на третій день, въ продолженіе которыхъ крѣпость могла пасть, то только изъ-за того, что ему не давали возможности преслѣдовать *самостоятельныя* цѣли, ибо онъ былъ подчиненъ сухопутнымъ начальникамъ, которые этихъ самостоятельныхъ цѣлей не понимали [2]).

Но самый разительный примѣръ дурного вліянія преобладанія сухопутнаго элемента при оборонѣ береговъ—это выходъ испанской эскадры изъ С.-Яго на о-вѣ Куба.

Эскадра адмирала Серверы была несравненно слабѣе американской; она укрылась въ С.-Яго и этимъ привлекла туда главныя силы американцевъ какъ морскія, такъ и сухопутныя, и

---

[1]) Адмиралъ, командовавшій австрійскимъ флотомъ при Лиссѣ.

[2]) «Организація морской силы», 1900 г., часть I, стр. 72—76. «Морской Сборникъ» 1899 г. № 11. Ferd Ritter von Altemayr, «Der Krieg Österreichs in der Adria 1866—1896 г.», стр. 73—77.

ее же изъ этого порта, единственное назначеніе котораго состояло въ томъ, чтобы служить для нея убѣжищемъ, выгнали сухопутныя власти подъ тѣмъ предлогомъ... что эскадра питается запасами гарнизона, и безъ того скудными! Иначе говоря, жертвовали флотомъ для спасенія гарнизона, который предназначенъ этотъ самый флотъ защищать! [1])

Подобныя ошибки могли бы быть избѣгнуты, если бы оборона побережья была цѣликомъ вручена флоту — главному элементу этой обороны, который долженъ имѣть возможность преслѣдовать присущія ему цѣли и присущими ему способами, получая лишь общія директивы отъ лица, направляющаго общій ходъ военныхъ дѣйствій; крѣпости же прямо должны быть подчинены флоту, какъ элементъ, который дѣйствительно никакихъ самостоятельныхъ цѣлей преслѣдовать не можетъ и долженъ только служить цѣлямъ флота.

Что еще въ мирное время необходимо слить эти два чуждые другъ другу элемента, противъ этого никто возражать не будетъ; но противъ способа этого слитія, предлагаемаго полковникомъ Мошнинымъ, т. е. противъ учрежденія особаго крѣпостного флота, можно возразить очень много, и гораздо больше говорить за то, чтобы крѣпости перешли въ вѣдѣніе флота.

Обязанности на крѣпостной флотъ возлагаются очень большія, только одного онъ лишается—выхода въ море, и ждетъ противника въ крѣпости; т. е. изъ активнаго элемента превращается въ пассивный, вслѣдствіе чего теряетъ всю свою сущность, всю свою силу.

Государство, которое заведетъ крѣпостной флотъ, лишится настоящей морской силы.

Въ цитируемомъ изслѣдованіи не указана, какова должна быть численность крѣпостного флота, и для этого я обращусь къ другому автору [2]); проектируя приморскую крѣпость, вооруженіе которой состоитъ только для морской обороны изъ 481 орудія (для сухопутной обороны предназначается еще 850 орудій), и гарнизонъ которой составляютъ 38,000 человѣкъ съ 32-мя полевыми орудіями, онъ считаетъ необходимымъ имѣть въ ней еще крѣпостной флотъ изъ 9-ти броненосцевъ береговой обороны, 12-ти

---

[1]) Отчетъ объ испано-американской войнѣ Генеральнаго Штаба полковника Жилинскаго, стр. 220—221.

Отчетъ капитана 2-го ранга князя Ливена объ американской экспедиціи въ С.-Яго де Куба. «Морской Сборникъ» 1899 г., № 5.

[2]) Буйницкій, «Объ устройствѣ приморскихъ крѣпостей», стр. 66—75.

крейсеровъ и посыльныхъ судовъ и 24-хъ миноносцевъ. «Вотъ эскадра», говоритъ онъ, «которую долженъ имѣть всегда въ своемъ распоряженіи комендантъ нашей примѣрной крѣпости. Личный составъ такой эскадры будетъ 4,000 человѣкъ».

И таковъ долженъ быть составъ крѣпостного флота наисильнѣйшей крѣпости, вооруженной новѣйшей артиллеріей. Какой же нуженъ тогда крѣпостной флотъ для существующихъ крѣпостей, по большей части устарѣвшихъ, чтобы сдѣлать ихъ «и самостоятельными, и независимыми, и недоступными для непріятеля», какъ того требуетъ полковникъ Мошнинъ?

Надо думать, что если даже отчасти выполнить эти требованія, даже первоклассныя морскія государства не будутъ въ состояніи имѣть другого флота, кромѣ крѣпостного, а потому мореходный флотъ самъ собою исчезнетъ и некому будетъ и нападать на приморскія крѣпости.

7. Роль флота при совмѣстныхъ его дѣйствіяхъ съ арміей.

Что касается до роли, которую играетъ флотъ, когда районъ, въ которомъ дѣйствуютъ арміи, соприкасается съ моремъ, то сошлюсь на уважаемаго профессора стратегіи Н. П. Михневича, который говоритъ [1]: «При совмѣстныхъ дѣйствіяхъ арміи и флота на долю послѣдняго выпадаетъ обезпеченіе сообщеній (обезпеченіе операціонной линіи въ смыслѣ пути подвозовъ), и *если флотъ не въ состояніи выполнить это назначеніе, то всѣ побѣды на сушѣ могутъ обратиться въ ничто.* Здѣсь подтверждается афоризмъ Наполеона, что «Le secret de la guerre est dans le secret des communications». **Мнѣніе профессора Н. П. Михневича.**

Это важное вліяніе флота на операціи на сухомъ пути далеко не всегда сознаемъ мы, моряки, а тѣмъ менѣе сухопутные военные. Въ этомъ, между прочимъ, лежитъ и одна изъ причинъ слабости флота, такъ какъ морская сила всегда будетъ такова, какой по значенію она будетъ въ представленіи націи.

Обращусь къ нѣкоторымъ историческимъ примѣрамъ, выясняющимъ значеніе флота при совмѣстныхъ его дѣйствіяхъ съ арміей.

Въ іюлѣ 1788 года внезапное объявленіе намъ войны Швеціей застало насъ совершенно врасплохъ: на финляндской гра- **Кампанія 1788 года въ Финскомъ заливѣ.**

---

[1]) «Морской Сборникъ» 1899 г., № 7. Библіографія, стр. 26. Курсивъ мой.

ницѣ и въ Петербургѣ почти не было войскъ, такъ какъ всѣ наши силы были стянуты на югъ для только что начавшейся войны съ Турціей; Балтійскій флотъ тоже готовился къ походу въ Архипелагъ и самые сильные (стопушечные) его корабли были уже въ Копенгагенѣ. Адмиралъ Грейгъ (начальникъ экспедиціи, снаряжавшейся въ Архипелагъ) былъ еще въ Кронштадтѣ съ 15-ю кораблями, но они были укомплектованы молодыми командами, въ разсчетѣ на то, что въ продолженіе годичнаго плаванія до Архипелага онѣ пріобрѣтутъ необходимую опытность. Между тѣмъ шведскій флотъ уже около двухъ мѣсяцевъ находился въ морѣ, и время это было употреблено на обученіе командъ. Противъ шведскаго гребного шхернаго флота, состоявшаго изъ 120 судовъ, мы могли выставить только 8, т. е., собственно говоря, ничего.

Конечно, мы сейчасъ же начали стягивать всѣ имѣвшіяся подъ рукой войска къ финляндской границѣ, торопясь пополнить ихъ вновь набираемыми рекрутами. Недостатокъ людей былъ такъ великъ, что изъ церковниковъ и праздношатающихся въ столицѣ сформировали два баталіона, а изъ ямщиковъ—казачій полкъ [1]). И всетаки едва-едва довели численность нашего отряда до 14 тысячъ человѣкъ, противъ 40 тысячъ отборныхъ шведскихъ войскъ.

Такая была спѣшка, что пѣхоту везли къ границѣ на подводахъ, а шведамъ этого-то и нужно было. Планъ ихъ состоялъ въ слѣдующемъ. Сосредоточенная на финляндской границѣ шведская армія должна была отвлечь туда изъ Петербурга всѣ наши войска,—это и было достигнуто. Флотъ между тѣмъ долженъ былъ завладѣть моремъ, разбивъ нашу эскадру или заблокировавши ее въ Кронштадтѣ, и тогда лучшая и бо̀льшая часть арміи должна была быть посажена на гребныя суда, высажена на южной сторонѣ залива вблизи Петербурга и должна была занять лишенную всякой защиты столицу. Планъ былъ превосходный и имѣлъ всѣ шансы на успѣхъ,—но только при условіи владѣнія моремъ, такъ какъ безъ этого нечего было и думать везти войска черезъ заливъ.

Вся надежда была теперь на эскадру Грейга, которая, наскоро собравшись, вышла навстрѣчу непріятелю.

---

[1]) Ѳ. Веселаго, «Краткая исторія русскаго флота», выпускъ I, стр. 185.

6-го іюля флоты встрѣтились у острова Гогланда и произошло такъ называемое Гогландское сраженіе. Съ тактической точки зрѣнія дѣйствія какъ русскихъ, такъ и шведовъ въ этомъ сраженіи заслуживаютъ тяжелыхъ упрековъ, да и было оно крайне вялымъ и нерѣшительнымъ (мы и шведы взяли въ плѣнъ по одному кораблю); но стратегическое его значеніе было громадно, такъ какъ шведы отступили въ Свеаборгъ, а Грейгъ остался въ въ морѣ и тамъ ихъ вскорѣ заблокировалъ. Такимъ образомъ, за нимъ осталось обладаніе моремъ, и весь столь хорошо задуманный планъ взятія Петербурга вполнѣ рушился.

Поэтому, несмотря на всѣ недостатки этого сраженія въ тактическомъ отношеніи, мы справедливо его считаемъ одною изъ наиболѣе цѣнныхъ нашихъ побѣдъ и чествуемъ его память, присвоивъ одному изъ нашихъ броненосцевъ имя святого, празднуемаго 6-го іюля («Сисой Великій»). Въ этомъ году именно флотъ спасъ Петербургъ, и только отъ флота шведовъ зависѣло, овладѣютъ ли они русской столицей или нѣтъ.

Кампанія 1790—91 гг. на Черномъ морѣ.

Такую же роль сыгралъ русскій флотъ въ Черномъ морѣ въ 1790 и 1791 годахъ. Только благодаря тому, что адмиралъ Ушаковъ три раза разгромилъ турецкій флотъ при Керчи, при Тендрѣ и при Каліакраіи, туркамъ не удалось высадить десанта въ Крыму, для возвращенія котораго они и начали войну съ Россіей. Также разгромъ турецкой эскадры при Синопѣ не позволилъ туркамъ сдѣлать того же на Кавказѣ въ 1853 г. Затѣмъ, я думаю, никто не будетъ возражать противъ того, что если бы въ 1854 году мы обладали сильнымъ и современнымъ флотомъ, намъ не пришлось бы пережить Севастопольской эпопеи.

Мы пережили Севастополь главнымъ образомъ вслѣдствіе слабости флота.

Война за нераздѣльность Соединенныхъ Штатовъ.

Громадную роль игралъ флотъ въ войнѣ за нераздѣльность Соединенныхъ Штатовъ, именно изъ-за той обстановки, въ которой находились отпавшіе отъ союза южные штаты. Вслѣдствіе почти полнаго отсутствія въ нихъ промышленной и заводской дѣятельности, они могли вести войну только при условіи полученія изъ-за моря всѣхъ военныхъ припасовъ. Затѣмъ, теченіе рѣки Миссиссипи дѣлило ихъ на двѣ части, изъ которыхъ восточная, наиболѣе населенная и богатая, производила, главнымъ образомъ, хлопчатую бумагу и сахарный тростникъ, т. е. арміи прокормить не могла; для этого служила западная часть, съ ея обширными пастбищами для скота и большими пространствами, засѣянными хлѣбомъ. Вотъ сѣверяне и рѣшили изолировать восточную часть

отдѣлившихся штатовъ, послѣ чего южане неминуемо должны были положить оружіе. Обѣ эти цѣли могли быть и были достигнуты лишь при помощи флота. Для этого сѣверяне заблокировали все побережье Антлантическаго океана и Мексиканскаго залива и съ помощью рѣчного флота завладѣли всѣмъ теченіемъ рѣки Миссиссипи; а когда это совершилось, южане, несмотря на очень искусныя и очень часто удачныя дѣйствія ихъ армій, должны были признать себя побѣжденными, будучи задушены морской силой сѣверянъ. Будь у нихъ сильный, или по крайней мѣрѣ хотя приближенно столь же сильный флотъ, какъ у сѣверянъ, дѣло ихъ было бы выиграно.

Японо-китайская война.

Въ послѣдней японо-китайской войнѣ, въ виду раздѣленія противниковъ моремъ, флотъ, очевидно, долженъ былъ имѣть громадное вліяніе на ходъ операцій; да такъ оно и было, хотя обѣ стороны далеко не использовали всего, что могла дать морская сила. Въ особенности погрѣшили въ этомъ отношеніи японцы, позволивъ, послѣ сраженія при Ялу, китайскому флоту перейти изъ Портъ-Артура въ Вей-ха-Вей. Въ Портъ-Артурѣ онъ былъ бы взятъ живьемъ, безъ какихъ либо излишнихъ жертвъ со стороны японцевъ; прибываніе же его въ Вей-ха-Веѣ вызвало необходимость въ снаряженіи самой тяжелой для японцевъ экспедиціи, которая легко могла бы быть избѣгнута, если бы японскій флотъ не былъ въ это время отвлеченъ отъ главнаго своего назначенія, для преслѣдованія цѣлей болѣе чѣмъ второстепенныхъ.

Значеніе рѣчного флота.

Въ особенности велико *непосредственное* вліяніе на сухопутныя операціи такъ называемаго *рѣчного флота*. Напр., извѣстно, какъ выгодно, но какъ въ то же время и трудно перемѣнить операціонную линію. «Никогда не слѣдуетъ обнажать своей операціонной линіи», говоритъ Наполеонъ [1]), «но умѣнье перемѣнить ее, когда обстоятельства того потребуютъ, составляетъ одинъ изъ самыхъ искусныхъ маневровъ». И вотъ, лучшимъ средствомъ для такого маневра служитъ рѣчной флотъ, если тому благопріятствуетъ расположеніе рѣкъ на театрѣ военныхъ дѣйствій. Прекраснымъ доказательствомъ тому служитъ ставшій уже классическимъ примѣръ пятикратной перемѣны базы въ продолженіе одного мѣсяца Грантомъ на Виргинскомъ театрѣ войны въ 1864 году [2]).

Рѣчной флотъ на Виргинскомъ театрѣ войны въ 1864 г.

---

[1]) Взято изъ курса стратегіи Н. П. Михневича, часть I, стр. 82.
[2]) Тамъ же, стр. 82—84.

Именно благодаря этому маневру, выполненному при содѣйствіи рѣчного флота, Грантъ, потерпѣвъ цѣлый рядъ неудачъ въ сраженіяхъ на сухомъ пути, достигъ поставленной имъ себѣ цѣли. Очень опредѣленно выразился тотъ же генералъ Грантъ о роли рѣчного флота во время кампаніи въ бассейнѣ рѣки Миссисипи въ 1862—1863 годахъ.

Мнѣніе Гранта о роли рѣчнаго флота во время военныхъ дѣйствій въ бассейнѣ рѣки Миссисипи.

«Флотъ во время этой кампаніи», сказалъ Грантъ, «далъ все, что онъ только могъ намъ дать. Безъ его помощи кампанія эта не могла бы быть ведена *удовлетворительно* даже при *двойной численности арміи.* Такихъ же результатовъ, какихъ мы достигли, нельзя было бы добиться безъ участія флота, какъ бы ни была многочисленна наша армія».

Суданская экспедиція Китченера 1898 г. только и могла быть выполнена благодаря тому, что англичане имѣли на Нилѣ флотилію канонерскихъ лодокъ (стр. 111).

Рѣчной флотъ въ русской военной исторіи.

Наша исторія полна блестящими дѣяніями рѣчныхъ флотилій въ Финляндскихъ шхерахъ, въ устьѣ Днѣпра и на Дунаѣ, гдѣ онѣ оказывали могущественную помощь нашей арміи, нисколько не меньшую, но лишь меньше прославленную, нежели дѣянія рѣчного флота сѣверянъ. Даже ничтожная, импровизированная во время послѣднихъ китайскихъ событій рѣчная флотилія на Амурѣ принесла не мало пользы.

Отзывъ генерала Гродекова о рѣчной флотиліи на Амурѣ.

«Не нахожу слова благодарности доблестной службѣ пароходовъ министерства путей сообщенія», телеграфируетъ 20-го іюля 1900 года изъ Хабаровска генералъ Гродековъ министру путей сообщенія [1])... Одно появленіе «Селенги» заставляло нерѣдко китайцевъ бѣжать изъ ложементовъ; неоцѣнимому содѣйствію «Селенги» обязаны также тѣмъ, что зажгли Айгунъ... Когда оказался недостатокъ снарядовъ въ артиллеріи Благовѣщенскаго гарнизона, изъ Хабаровска былъ посланъ со снарядами пароходъ «Сунгари». Порученіе это «Сунгари» выполнилъ блистательно и съ полной отвагой прорвался черезъ линію айгунскихъ укрѣпленій подъ орудійнымъ огнемъ и доставилъ снаряды по назначенію, чѣмъ оказалъ весьма важную услугу для обороны Благовѣщенска. Вооруженные пароходы «Газимуръ», «Амазаръ» и «Хилковъ» несутъ службу при отрядѣ, поднимающемся по Сунгари къ Харбину, причемъ «Газимуръ» и «Амазаръ» находятся при колоннѣ безсмѣн-

---

[1]) Газета «Новое Время» отъ 22 іюня 1900 года. Курсивъ мой.

ными развѣдчиками въ пути и часовыми на отдыхѣ и неоднократно принимали участіе въ перестрѣлкахъ... По долгу службы свидѣтельствую объ отличной, беззавѣтной службѣ чиновъ министерства путей сообщенія на Амурѣ; *имъ въ значительной степени мы обязаны достигнутыми въ такой небольшой промежутокъ времени успѣхами*».

Надо ожидать появленія на Нѣманѣ и Вислѣ Германскаго рѣчного флота.

Мнѣ хотѣлось бы въ особенности ярко выдѣлить громадное значеніе при совмѣстныхъ дѣйствіяхъ именно рѣчныхъ флотилій, такъ какъ существуютъ указанія, что наши западные сосѣди придаютъ рѣчнымъ флотиліямъ большое значеніе, и кто знаетъ, не появятся ли съ объявленіемъ войны германскія рѣчныя флотиліи на Вислѣ и Нѣманѣ, заготовленныя пока въ разобранномъ видѣ въ устьяхъ этихъ рѣкъ и въ другихъ прибрежныхъ пунктахъ. Готовы ли къ этому мы, и что станется съ нашими планами кампаній, если это окажется для насъ сюрпризомъ?

Заканчивая вопросъ о роли флота въ различныхъ военныхъ операціяхъ, замѣчу, что всѣ приведенные выше примѣры, которыхъ можно набрать великое множество, должны привести насъ къ тому, чтобы обоснованно и съ гордостью сознаватъ великое значеніе морской силы и для такого государства, какъ Россія.

II. Элементы морского могущества.—Морское могущество Англіи.

Если мы согласимся въ томъ, что значеніе морской силы очень большое, что вліяніе ея на различныя военныя операціи очень велико, а иногда можетъ быть и рѣшающимъ, интересно составить себѣ представленіе о томъ, какая почва нужна для того, чтобы морская сила процвѣтала; только *создать* морскую силу, т. е. построить корабли, поставить на эти корабли пушки и посадить на нихъ людей, — этого еще мало, — это будетъ растеніе безъ корней, прямо воткнутое въ землю и обреченное на быстрое увяданіе. Надо съ особеннымъ вниманіемъ и любовью отнестись именно къ корнямъ, позаботиться объ ихъ укрѣпленіи, и тогда растеніе получитъ жизненность и силу.

Въ чемъ же состоятъ эти элементы—эти корни морского могущества? Сознательное представленіе о нихъ особенно важно для

всякаго, который можетъ имѣть большое или малое, прямое или косвенное вліяніе на организацію морской силы, на рѣшеніе вопроса о размѣрѣ средствъ, ассигнуемыхъ на эту силу, о распредѣленіи этихъ средствъ и т. п.

Для того, чтобы выяснить эти элементы, мнѣ кажется, лучшее средство — дать очеркъ развитія морского могущества Англіи.

Первымъ такимъ элементомъ является политика государства, а потому посмотримъ, какимъ образомъ политика Англіи способствовала развитію и процвѣтанію ея морской силы. 1. Политика.

Толкнули Англію къ морю прежде всего ея географическія условія. Островное положаніе и бѣдность почвы заставили населеніе обратить вниманіе на эксплоатацію морскихъ богатствъ — на рыбную ловлю и пиратство. Случилось такъ, что англичане, главнымъ образомъ изъ-за нелѣпаго желанія своего имѣть владѣнія на материкѣ (что̀ втянуло ихъ въ безконечную войну съ французами), опоздали въ открытіяхъ новыхъ земель, а потому и въ обладаніяхъ богатыми колоніями; также не успѣли они захватить въ свои руки очень выгодную перевозку колоніальныхъ произведеній въ Европу. Богатыя колоніи оказались подѣленными между испанцами и португальцами, а перевозка грузовъ — въ рукахъ голландцевъ. Между тѣмъ поползновенія на владѣнія на материкѣ потерпѣли неудачу, и положеніе Англіи было не изъ завидныхъ.

Въ это время (царствованіе Елизаветы) въ сознаніи англійскихъ государственныхъ людей зарождается и развивается мысль, что единственый путь къ богатству и могуществу, открытый для Англіи, это эксплоатація внѣевропейскихъ странъ и захватъ въ свои руки морской перевозки товаровъ. Найти эти страны было легко, — еще много было незанятыхъ европейцами земель; но надо было считаться съ недоброжелательствомъ остальныхъ европейцевъ, заручившихся уже колоніями и взиравшихъ съ тревогой на новаго конкуррента. Слѣдовательно, прежде чѣмъ предпринять что нибудь серьезное въ этой области, надо было заручиться морской военной силой.

Практиковалась эта морская сила просто на пиратствѣ: англичане въ мирное время безъ стѣсненія нападали на обширныя испанскія колоніи и испанскіе коммерческіе корабли, и здѣсь и создался личный составъ ихъ перваго военнаго флота. Такой образъ дѣйствій съ ихъ стороны былъ одной изъ причинъ, вызвавшихъ посылку «Непобѣдимой Армады», въ борьбѣ съ которой англійскій

флотъ первый разъ серьезно испробовалъ свои силы и вмѣстѣ съ тѣмъ пріобрѣлъ ореолъ спасителя отечества.

Но этотъ флотъ еще былъ непроченъ, еще былъ лишенъ настоящей жизненной силы, не опираясь на обширный коммерческій флотъ, который служилъ бы ему неисчерпаемыми рессурсами. Коммерческій флотъ нуженъ былъ также, чтобы эксплоатировать колоніи и принять участіе въ перевозкѣ грузовъ; однако, очень трудно было ему опериться при могущественной конкурренціи голландскаго флота, не знавшаго себѣ въ то врмя соперника. Опираясь на достаточную уже военную морскую силу, первый рѣшительный шагъ въ этомъ направленіи былъ сдѣланъ лордомъ-протекторомъ Кромвелемъ. Объявленный имъ навигаціонный актъ разрѣшалъ привозить въ Англію иностраннымъ судамъ только произведенія своихъ странъ, всѣ же остальные товары могли привозить только суда подъ англійскимъ флагомъ. Это былъ жестокій ударъ для Голландіи, которая ничего не производила сама, все богатство которой зиждилось на морской перевозкѣ чужихъ произведеній, и она объявила Англіи войну. Три войны Англіи съ Голландіей слѣдовали одна за другой, и англичане вышли изъ этой жестокой борьбы побѣдителями.

Сущность политики Англіи.

Съ этого времени въ Англіи окончательно вырабатывается и устанавливается политика, которой она держится и до сихъ поръ. Основа этой политики — захватъ міровой торговли и расширеніе своихъ колоній. Средство для этого—развитіе коммерческаго флота и господство на моряхъ, и въ этихъ цѣляхъ—ослабленіе и уничтоженіе всякой чужой морской силы, пользуясь для этого всякимъ подходящимъ случаемъ и предлогомъ; для развитія же своей морской силы, для того, чтобы приспособить ее для защиты главныхъ торговыхъ цѣлей — разумно обдуманная система станцій-базъ, раскинутыхъ по всему земному шару.

Причина успѣха англичанъ — въ развитіи ихъ морского могущества.

Намѣтить такія цѣли было не трудно, — настолько онѣ логичны и просты. Секретъ успѣха англичанъ заключается не въ выборѣ правильныхъ цѣлей и средствъ, а въ *устойчивости* и *упорствѣ,* съ которыми преслѣдовались эти цѣли и примѣнялись эти средства.

Это же являлось слѣдствіемъ того, что такая морская политика была дѣломъ не какихъ либо государей или государственныхъ людей. Они мѣняются и, какъ отдѣльные люди, имѣютъ самыя различныя убѣжденія. Выливалась же эта политика изъ со-

знанія цѣлаго народа,— и представители народа въ парламентѣ, государственные люди и государи лишь облекали это народное стремленіе въ конкретную форму: числа кораблей, тѣхъ или другихъ станцій, тѣхъ или другихъ захватовъ, пользуясь благопріятно сложившейся международной обстановкой. Вслѣдствіе очень ранняго установленія парламентской формы правленія, государственные дѣятели и государи должны были слѣдовать національному теченію даже помимо своей воли.

Устойчивость же взглядовъ, устойчивость учрежденій — существенно необходимы именно для флота; по сложности своего устройства, по особой обстанавкѣ, въ которой онъ находится, флотъ въ особенности не терпитъ безпрерывныхъ ломокъ, внезапныхъ перемѣнъ, болѣе или менѣе долгихъ, хотя бы и временныхъ пренебреженій.

Морская исторія Англіи тѣмъ замѣчательна, что ее можно написать почти совершенно внѣ зависимости отъ тѣхъ лицъ, которыя правили государствомъ, можно даже о нихъ почти не упоминать.

Мнѣ пришлось работать по исторіи флотовъ, и я испыталъ это на себѣ. Съ англійскимъ флотомъ дѣло шло легко; періоды, имъ переживаемые, развивались одинъ изъ другого вполнѣ логично... Съ остальными же государствами какъ ни старался я держаться того же порядка — не могъ. Пришлось жизнь флота разбить также на періоды, но періоды эти нераздѣльно связывались съ правленіемъ и именемъ того или другого государя или государственнаго дѣятеля и почти никогда не имѣли вида извѣстной законченности. Поэтому и оказывалась морская сила въ остальныхъ государствахъ столь непрочной, всегда слишкомъ юной, всегда только въ періодѣ развитія, безъ достиженія зрѣлаго возраста и полнаго расцвѣта.

Англичанинъ — объ англійской политикѣ.

Очень откровенно и ясно выразился о сущности политики Англіи одинъ изъ современныхъ англійскихъ писателей [1]). «Ни одно государство», говоритъ онъ, «не выказывало такой настойчивости въ преслѣдованіи разъ поставленной цѣли. Союзники отпадали, разъ они считали, что временные ихъ интересы требовали мира или перехода на сторону противника. Англія же

[1]) Lieut. Col. Sir George Clarke and James K. Thursfield., «The Navy and the Nation or naval Warfare and Imperial Defence». 1897 г.

твердо стояла за то дѣло, изъ-за котораго ей приходилось взяться за оружіе. *Въ этой удивительной настойчивости не было однако и слѣда погони за какими либо отвлеченными идеалами.* Пресловутое политическое равновѣсіе являлось не болѣе, какъ предлогомъ для дѣйствій, и слова служали лишь къ тому, къ чему вообще слова и могутъ только служить; а просто въ это время Англія вступила на путь колоніальнаго расширенія, и въ этомъ и лежали всѣ дѣйствительныя причины ея дѣйствій, какими бы мотивами они не оправдывались. Велъ ли Мальбругъ свою армію къ побѣдѣ во Фландріи, или пробивался Веллингтонъ при Torres Verdas,— однимъ словомъ, *каковы бы ни были видимыя наши дѣйствія, настоящая цѣль была — уничтоженіе нашихъ противниковъ на морѣ.* Именно поэтому нашими главными врагами поочередно являлись Голландія, Испанія и Франція (морскія государства), а *случайными* союзниками — Пруссія, Австрія и Россія».

Началась эта политика съ Елизаветы и продолжается она и посейчасъ. Всѣ средства хороши, вплоть до разбойничьяго набѣга Джемсона, когда дѣло идетъ о созданіи новаго торговаго пути, пересѣкающаго всю Африку, и о монополизированіи въ своихъ рукахъ міровой добычи золота. А какъ они прикрываютъ свои дѣйствительныя цѣли красивыми словами, яркій тому примѣръ — переговоры передъ войной съ Трансваалемъ и отвѣтъ Салисбюри президенту Крюгеру на его предложеніе о мирѣ.

Да, англичане, кажется, никогда не имѣли въ своей исторіи періода сантиментализма и спасенія чужихъ троновъ, и справедливо этимъ гордятся. Политика ихъ была всегда національная, и какъ теперь, такъ и всегда, она — не дѣло какого либо отдѣльнаго человѣка, а продуктъ яснаго сознанія цѣлаго народа.

2. Военный флотъ.

Слѣдующій элементъ морского могущества — это военной флотъ. Англія ревниво заботится о томъ, чтобы имѣть флотъ болѣе сильный, нежели соединенный флотъ любыхъ двухъ морскихъ державъ, причемъ они создали столь благопріятную обстановку для его процвѣтанія (Конспекты, стр. 12, № 1), что и при равной численности англійскій флотъ является гораздо болѣе сильнымъ, нежели его соперники.

Англійскія эскадры однотипны.

Во-первыхъ, благодаря обширному бюджету и громаднымъ кораблестроительнымъ средствамъ, англичане могутъ строить у себя дома большое количество судовъ сразу. Этимъ достигается *однотипность* ихъ эскадръ. Государства, строящія свои суда на

различныхъ иностранныхъ верфяхъ, не могутъ освободиться отъ вліянія на типы судовъ иностранныхъ заводчиковъ; обладающія же малымъ бюджетомъ строятъ свои корабли по очереди и не удерживаются отъ различныхъ перемѣнъ, которыя имѣютъ послѣдствіемъ разнокалиберность судовъ въ эскадрѣ, что сильно понижаетъ ихъ боевое достоинство. Подготовка личнаго состава значительно облегчена тѣмъ, что большое количество населенія Англіи занимается мореплаваніемъ и морскими промыслами.

Промежуточныя базы для англійскаго флота.

Затѣмъ, англійскій флотъ опирается на большое количество превосходно оборудованныхъ адмиралтействъ, доковъ, угольныхъ станцій и подводныхъ телеграфныхъ кабелей, покрывающихъ правильной сѣтью весь земной шаръ. Достаточно только взглянуть на приложенную (послѣ чертежей) карту, чтобы убѣдиться, что англійскія станціи (промежуточныя базы) расположены на всѣхъ главныхъ торговыхъ путяхъ; притомъ не только бывшихъ (кругомъ мыса Доброй Надежды) и настоящихъ (черезъ Суэцкій каналъ), но и будущихъ, напр. черезъ Панамскій перешеекъ. Одна изъ причинъ, почему американцы поспѣшили начать войну съ Испаніей, заключалась въ томъ, что существовали довольно ясныя указанія на желаніе Англіи утвердиться на Кубѣ и Порто-рико, чтобы заручиться станціями на пути къ будущему Панамскому каналу. Ту же цѣль имѣлъ и извѣстный конфликтъ Англіи съ Венецуэлой, за которую заступились тогда Соединенные Штаты.

Если бы, напр., Англія запретила нашимъ военнымъ судамъ грузиться углемъ на своихъ станціяхъ, мы оказались бы въ большомъ затрудненіи при посылкѣ ихъ къ нашимъ берегамъ Тихаго океана. Это въ дѣйствительности и случилось въ настоящую войну, когда Мальтійскій губернаторъ воспретилъ давать уголь нашимъ судамъ, находившимся въ Средиземномъ морѣ. И такіе случаи бывали и прежде. Прямого запрещенія, конечно, не было, но оказывалось, что никто намъ не продавалъ угля, или продавалъ его по двойной или тройной цѣнѣ [1]).

Подводные кабели.

Точно также около 70% всѣхъ подводныхъ телеграфныхъ кабелей принадлежитъ англичанамъ, и это даетъ имъ громадное преимущество въ военное время.

---

[1]) По поводу событій 1899—1900 гг. въ Китаѣ «St.-James Gazette» говорила: «Всѣ державы зависятъ отъ доброй воли Англіи что касается снабженія ихъ судовъ каменнымъ углемъ на пути въ Китай. Англія можетъ отдать приказъ своимъ угольнымъ станціямъ не отпускать угля ни одному иностранному военному судну. Такимъ образомъ она можетъ разстроить всѣ чужіе планы въ дальнихъ водахъ» (Газета «Новое Время» отъ 31-го іюля 1900 года).

3. Морская торговля и коммерческій флотъ.

Третій элементъ морского могущества — это морская торговля и коммерческій флотъ; и дѣйствительно, въ Англіи они являются могущественными рессурсами военнаго флота, которому они даютъ:

1) Контингентъ хорошихъ моряковъ, которые требуютъ сравнительно гораздо меньшаго времени, чтобы обратить ихъ въ военныхъ.

2) Массу вспомогательныхъ крейсеровъ (стр. 117).

3) Большое количество кораблестроительныхъ верфей съ усовершенствованной, благодаря постоянной дѣятельности, системой постройки. Англійскіе корабли строятся и дешевле и гораздо скорѣе, чѣмъ гдѣ либо.

4) Кромѣ правительственныхъ складовъ угля имѣется масса складовъ для безчисленныхъ торговыхъ судовъ. Кромѣ того, уголь отъ долгаго лежанія теряетъ въ своихъ качествахъ, а торговыя суда позволяютъ все время освѣжать и правительственные склады.

5) Сѣть надежныхъ агентовъ, въ видѣ англійскихъ купцовъ, разсѣянныхъ по всему міру.

Англичанамъ принадлежитъ около половины торговаго флота всего міра.

Около половины торговаго флота всего міра принадлежитъ англичанамъ (Конспекты, стр. 12 — 15, № 2). Въ особенности велика ея доля въ паровомъ флотѣ, наиболѣе важномъ. Кромѣ того они обладаютъ судами сравнительно бо̀льшаго водоизмѣщенія, нежели другія государства, и англичанамъ же принадлежатъ въ подавляющемъ количествѣ пароходы, обладающіе наибо̀льшей скоростью.

Именно благодаря громадному торговому флоту, англичане стали главными перевозчиками товаровъ всего міра, и весь міръ платитъ имъ за это громадныя суммы.

Германія при созданіи своего морского могущества настойчиво слѣдуетъ примѣру Англіи.

Кто настойчиво слѣдуетъ примѣру Англіи и кто дѣйствительно, надо думать, создастъ *прочную* морскую силу — это Германія. Конечно, ей это необходимо, вслѣдствіе громаднаго роста ея промышленности; но необходимость и умѣлое удовлетвореніе этой необходимости — вовсе не всегда идутъ рука объ руку. Франція, напр., въ этомъ случаѣ представляетъ отрицательный примѣръ. Германцы всѣ усилія прилагаютъ къ созданію именно корней морского могущества. Теперь мы видимъ только колоссальное увеличеніе собственно военнаго флота, на который ассигновано около 800 милліоновъ рублей, кромѣ 130 милліоновъ рублей на постройку и улучшеніе портовъ; но подготовительная работа по созданію твердой почвы для морской силы велась уже давно и столь же энергично

продолжается и теперь. Прежде всего мы должны считаться съ фактомъ, что у Германіи уже имѣется рядъ станцій (см. приложенную карту); а если къ нимъ прибавить тѣ пріобрѣтенія, которыя она уже себѣ намѣтила и которыхъ добьется навѣрно (Фарзанскіе острова въ Красномъ морѣ, островъ Маргариты у береговъ Венецуэлы, Бразилія, наконецъ Голландія съ ея многочисленными еще колоніями, Австрія съ выходомъ въ Адріатическое море и т. п.), то въ будущемъ она уже немного будетъ уступать въ этомъ отношеніи даже Англіи.

Затѣмъ, судостроительныя средства въ Германіи уже имѣются громадныя (Конспектъ, таблица № 7), и не только Германія не прибѣгаетъ къ заграничнымъ заказамъ, но сама уже строитъ большое количество судовъ для другихъ. Торговый флотъ ея (Конспекты, стр. 13, № 2) занимаетъ уже третье мѣсто и готовится занять второе, такъ какъ увеличеніе его идетъ быстрѣе, нежели увеличеніе торговаго флота Соединенныхъ Штатовъ (536,052 тонны противъ 301,594 тоннъ—за два года).

Наконецъ, *самое главное, въ Германіи поняли, что морская сила только тогда можетъ быть прочной, когда сознаніе о ея важности и необходимости вошло въ сознаніе всего народа.* Это лучшая гарантія того, чтобы заботы о морской силѣ не подвергались постояннымъ колебаніямъ и не зависѣли бы отъ личныхъ вкусовъ стоящихъ у власти людей, чего морская сила положительно не выноситъ.

И вотъ, въ Германіи ведется грандіозная пропаганда, чтобы идею о необходимости флота сдѣлать понятной всему народу. Произносится безчисленное множество рѣчей, книжный рынокъ наводненъ всевозможными книгами, брошюрами, лубочными изданіями, газеты — статьями... и все это принаровлено для всякаго пониманія, разсчитано на всѣ слои населенія. Можно съ увѣренностью сказать, что въ Германіи не только государственные люди, но всякій школьникъ, всякій крестьянинъ знаютъ, для чего Германіи нуженъ флотъ.

И во главѣ этой пропаганды стоитъ не кто иной, какъ самъ германскій императоръ, который самъ составляетъ брошюры, говоритъ рѣчи и громко заявляетъ, что будущность Германіи — на водѣ. Этотъ лозунгъ крупными буквами напечатанъ надъ стѣнной картой всего міра, на которой изображена исторія развитія и современное состояніе германской морской силы, изданной германскимъ морскимъ обществомъ для германскихъ школьниковъ.

«Долго Германія страшилась моря», говоритъ въ одной изъ своихъ рѣчей государственный канцлеръ фонъ Бюловъ [1]), «и только по возстановленіи единства великимъ императоромъ и его безсмертнымъ совѣтникомъ, Германія вспомнила лозунгъ Ганзы: «Поле мое — міръ», и вновь выступила на сцену міровой политики... Германія чувствуетъ, что *тѣ, кто допускаетъ, чтобы ихъ оттѣснили отъ моря, остаются въ сторонѣ и играютъ роль статистовъ на заднемъ планѣ*».

А вотъ образчикъ рѣчей императора [2]):

«Какъ поступилъ дѣдъ мой со своимъ сухопутнымъ войскомъ, такъ и я точно такимъ же образомъ буду неустанно стремиться къ преобразованію флота, дабы онъ могъ равноправно стоять рядомъ съ моими сухопутными силами и добиться для Германской имперіи за ея предѣлами того мѣста, котораго она нынѣ еще не достигла... Мы отвоевали себѣ мѣсто на солнцѣ. Теперь мой долгъ заботиться о томъ, чтобы это мѣсто осталось за нами, никѣмъ не оспариваемое. *Наша будущность на водѣ*».

Вотъ при такихъ условіяхъ германская морская сила обѣщаетъ быть прочной,—всѣ признаки на это указываютъ.

Въ чемъ заключается слабость Англіи.

Нѣкоторые элементы морского могущества Англіи представляютъ, однако, вмѣстѣ съ тѣмъ и источникъ ея слабости (Конспекты, стр. 16—20, № 3).

Прежде всего, въ виду обширности ея торговли, даже громадный ея военный флотъ окажется недостаточнымъ, чтобы защитить эту торговлю, если нападеніе на нее будетъ произведено съ достаточными силами (Конспектъ № 3).

Затѣмъ, Англія нуждается въ громадномъ привозѣ пищевыхъ продуктовъ и сырыхъ матеріаловъ для фабричной промышленности (Конспекты, стр. 18—19, № 3), такъ что она оказалась бы въ критическомъ положеніи, если бы привозъ этотъ былъ прекращенъ. Притомъ зависимость Англіи въ этомъ отношеніи отъ другихъ государствъ все растетъ.

Съ промышленнымъ кризисомъ, который неизбѣженъ при остановкѣ подвоза сырыхъ матеріаловъ и вывоза фабрикатовъ, Англія пожалуй еще кое какъ справится. Это будетъ ей ударъ по карману, ударъ жестокій, но не смертельный; и, если она ожидаетъ

---

[1]) Газета «Новое Время» отъ 30-го декабря 1899 года.

[2]) Газета «Новое Время» отъ 21-го декабря 1899 года и отъ 7-го іюня 1901 года.

отъ войны большихъ выгодъ, или если аппетиты враговъ слишкомъ сильны, она выдержитъ этотъ ударъ. У нея навѣрно найдутся деньги поддержать фабричное населеніе — самый опасный революціонный элементъ, — а среди высшихъ классовъ окажется достаточно выдержки и патріотизма, чтобы понять смыслъ борьбы и сумѣть вынести временные убытки. Но съ чѣмъ Англія справиться совершенно безсильна, сколько бы у нея не было денегъ, — это съ недостаткомъ хлѣба. Ударъ по желудку будетъ для нея смертельнымъ, и здѣсь она, будучи дѣйствительно приперта къ стѣнѣ, уступитъ все, чего только отъ нея ни потребуютъ.

III. Крейсерская война и международное право.

Такимъ образомъ крейсерская война, т. е. нападеніе на торговлю, грозитъ Англіи большими опасностями [1]; но не надо забывать, что это далеко не такъ просто сдѣлать, какъ часто объ этомъ пишутъ. Англія не лишена средствъ, и притомъ чрезвычайно могучихъ, бороться съ такимъ способомъ веденія войны.

Можно ли Англію заморить голодомъ.

Прежде всего не такъ уже трудно англичанамъ устроить у себя запасы хлѣба, которые обезпечили бы населеніе на 6 мѣсяцевъ или на годъ отъ голода. Такое предпріятіе, считая здѣсь и всѣ учрежденія и запасъ хлѣба для всего населенія на 6 мѣсяцевъ, обойдется въ 28 милліоновъ фунтовъ стерлинговъ (Конспекты, стр. 19—20, № 3), а между тѣмъ только общіе расходы на китайскую экспедицію, не считая расходовъ на флотъ, уже дошли до 43½ милліоновъ фунтовъ стерлинговъ [2]. Надо замѣтить, что этотъ расходъ Англія несла лишь въ видѣ прибавки къ огромнымъ расходамъ на войну въ Южной Африкѣ, и о какомъ либо кризисѣ тамъ не было слышно.

Затѣмъ, Соединенные Штаты, которые являются главными поставщиками хлѣба англійскихъ потребителей [3] (75% ввозимаго въ Англію иностраннаго хлѣба приходится на долю Соединенныхъ Штатовъ не позволятъ объявить хлѣбъ военной контрабандой,

---

[1]) Англійское имущество, находящееся на водѣ, оцѣнивается въ 1100 милліоновъ фунтовъ стерлинговъ («Морской Сборникъ» 1898 г., № 6).

[2]) Газета «Новое Время» № 9105. Сообщеніе канцлера казначейства Г. Гиксъ-Бича въ палатѣ общинъ.

[3]) Конспекты, стр. 18—19.

такъ какъ это грозитъ и имъ громадными убытками. Придется тогда объявить войну и Соединеннымъ Штатамъ или перекупить у нихъ весь хлѣбъ, если они только на это согласятся. Примѣры этому бывали, и именно Англія перекупала въ началѣ XIX столѣтія у Россіи ея продукты, которые та вывозила во Францію. Насколько вѣроятно вмѣшательство нейтральныхъ державъ, когда ихъ интересамъ угрожаетъ опасность, показали дѣйствія Германіи и Соединенныхъ Штатовъ, когда англичане попробовали заарестовать германскіе и американскіе пароходы, пришедшіе въ Южную Африку съ грузами для Трансвааля [1]). И англичане благоразумно уступили; во-первыхъ, потому что нейтральные, въ особенности Германія, заняли прямо угрожающее положеніе, а во-вторыхъ — это было бы для нихъ удобнымъ прецедентомъ, чтобы въ будущемъ оспаривать право своего противника останавливать подвозъ хлѣба.

Придется считаться и съ могущественнымъ англійскимъ военнымъ флотомъ. Англійскій планъ противодѣйствія крейсерской войнѣ, насколько можно объ этомъ судить по спеціальной литературѣ, состоитъ въ томъ, чтобы еще во время натянутыхъ отношеній запереть Балтійское море, Гибралтарскій проливъ и Суэцкій каналъ и въ то же время заблокировать порта, лежащіе внѣ этихъ морей. Затѣмъ, на главныхъ торговыхъ путяхъ будутъ расположены отряды крейсеровъ. Корабли же съ грузомъ хлѣба и наиболѣе необходимыхъ сырыхъ продуктовъ будутъ собираться въ караваны и ходить подъ защитою могущественныхъ конвоевъ. Исторія показываетъ, что послѣдній способъ давалъ превосходные результаты.

Шансы крейсерской войны противъ Англіи.

Обойтись безъ содѣйствія англійскаго торговаго флота не такъто легко, и англичане справедливо говорятъ, что нѣтъ еще того желудка, который могъ бы поглотить грузы, которые нужно перевезти, если отъ этого будетъ устраненъ англійскій коммерческій флотъ. Напомню еще, что половина торговаго флота всего міра принадлежитъ англичанамъ, и ими перевозится масса нейтральныхъ грузовъ, и такъ какъ, по законамъ международнаго права, нейтральный грузъ неприкосновененъ, то доходы ихъ отъ этой отрасли торговли будутъ продолжаться. Точно также многія англійскія суда на время войны перемѣнятъ флагъ, т. е. будутъ фиктивно запроданы нейтральнымъ, и такимъ образомъ она будутъ продол-

[1]) Въ январѣ 1900 года.

жать возить и англійскіе товары, такъ какъ опять, по законамъ международнаго права, національность флага покрываетъ непріятельскій грузъ. Примѣровъ тому въ исторіи было множество, я приведу только новѣйшій.

По окончаніи японо-китайской войны былъ замѣченъ странный, повидимому, фактъ уменьшенія участія германскаго флага въ каботажномъ судоходствѣ на Дальномъ Востокѣ: въ 1895 году подъ германскимъ флагомъ насчитывалось 240 судовъ съ тоннажемъ въ 223,086 тоннъ, а въ 1896 году — всего 12 судовъ, вмѣщающихъ 9,474 тонны. Оказалось, что эти колебанія вызваны были японо-китайской войной, ибо на время войны германскій флагъ былъ, напр., поднятъ на пароходахъ крупнѣйшей китайской компаніи «China Merchants Steam Navigation Company», которая, по заключеніи мира, вновь перешла подъ китайскій флагъ [1]).

Если нейтральныя державы во время войны будутъ избѣгать давать грузы англійскимъ судамъ, съ намѣреніемъ захватить для себя эту перевозку (для чего, впрочемъ, сейчасъ у нихъ и средствъ не хватитъ), англичане могутъ сильно стѣснить нейтральныя суда, не давая имъ, напр., въ англійскихъ портахъ угля. Это можетъ заставить нейтральныхъ значительно поднять фрахты.

Наконецъ, не надо забывать, что «самая торговля, т. е. то, что подвержено непосредственнымъ ударомъ крейсеровъ, не источникъ силы, а ея плоды, — плоды духовнаго, политическаго и экономическаго могущества народа, его трудолюбія и культуры; т. е. такихъ элементовъ, которые стоятъ внѣ сферы ударовъ, наносимыхъ крейсерскими операціями» [2]).

Однако какія бы средства ни имѣла Англія для противодѣйствія крейсерской войнѣ, все же это остается почти единственнымъ способомъ веденія морской войны для слабыхъ на морѣ государствъ, а слѣдовательно и для насъ, въ случаѣ войны теперь съ Англіей, а въ будущемъ и съ Германіей.

Очень много пишутъ у насъ о возможности держать Англію въ уздѣ, угрожая ей походомъ въ Индію. Не желая нисколько умалить этотъ способъ воздѣйствія и откладывая въ сторону вопросъ объ его исполнимости, я хотѣлъ бы только напомнить, что идея эта не совсѣмъ сообразована съ настоящимъ положеніемъ

---

[1]) Газета «Котлинъ» за 1899 годъ, № 198.

[2]) Изъ лекціи адмирала Ѳ. В. Дубасова о крейсерской войнѣ.

дѣлъ. Послѣ возниковенія этой идеи Англія настолько расширилась, столько пріобрѣла новыхъ интересовъ и источниковъ богатствъ, что Индія уже потеряла для нея преобладающее значеніе въ вопросѣ о богатствѣ, и потеря ея будетъ далеко не столь чувствительна, какъ это было прежде.

Поэтому вопросъ о крейсерской войнѣ заслуживаетъ серьезнаго обсужденія, и прежде всего надо выяснить себѣ, при какихъ обстоятельствахъ возможна крейсерская война, чтобы она могла привести къ болѣе или менѣе серьезнымъ результатамъ. А тогда надо или создать эти обстоятельства, если ихъ нѣтъ, или, если это почему либо невозможно, ужъ и не надѣяться на этотъ способъ веденія войны и выискать другіе. Именно у насъ, и даже между моряками, особенно часто можно встрѣтить упоминаніе о крейсерской войнѣ и широкія на нее надежды, при довольно смутномъ представленіи, что̀ такое крейсерская война и насколько она возможна для насъ въ современной обстановкѣ. Для этого прежде всего обратимся къ тѣмъ выводамъ, къ которымъ приходитъ исторія.

Уроки исторіи относительно крейсерской войны.

Ограниченность рамокъ сообщеній не даетъ мнѣ ни малѣйшей возможности приводить въ доказательство цѣлый рядъ историческихъ фактовъ. Я могу привести только выводы, какъ они формулированы у выдающихся изслѣдователей по исторіи войны на морѣ.

Законность крейсерской войны.

Нападеніе на частную собственность на морѣ, изолированіе непріятельской страны отъ всякаго внѣшняго съ кѣмъ либо общенія всегда признавалось, признается и теперь, вполнѣ законнымъ правомъ воюющаго, хотя несомнѣнно какъ въ томъ, какъ и въ другомъ случаѣ страдаютъ интересы частныхъ людей, не принимающихъ въ военныхъ дѣйствіяхъ никакого активнаго участія, а также и интересы нейтральныхъ державъ, слѣдовательно — также людей къ войнѣ неприкосновенныхъ.

Основаніемъ къ подобнаго рода дѣйствіямъ служитъ вполнѣ законное стремленіе лишить непріятеля средствъ къ веденію войны съ тѣмъ, чтобы принудить его къ скорѣйшему заключенію мира.

Это совершенно подобно тому, когда при осадѣ какого либо города на сухомъ пути считается вполнѣ законнымъ морить его голодомъ, лишать его воды и подвергать бомбардировкѣ, хотя, конечно, тутъ наравнѣ съ гарнизономъ страдаютъ и частныя лица, женщины и дѣти. Напр., просьба о выпускѣ женщинъ и дѣтей

можетъ быть отвергнута, такъ какъ въ противномъ случаѣ гарнизону станетъ легче и въ матеріальномъ и въ нравственномъ отношеніяхъ и онъ въ состояніи будетъ продержаться дольше.

Крейсеры и каперы.

Для нападенія на частную собственность въ морѣ употребляются какъ военные корабли, такъ и взятыя изъ коммерческаго флота суда, получающія военныхъ офицеровъ и команду и подымающія военный флагъ; кромѣ того существовалъ обычай предоставлять заниматься этимъ дѣломъ и всякому частному лицу, притомъ любой національности, на свой рискъ и страхъ, выдавая ему особое свидѣтельство.

Первыя суда носятъ названіе крейсеровъ военныхъ и вспомогательныхъ или добровольческихъ, вторыя — каперовъ.

Естественно, что къ выдачѣ каперскихъ свидѣтельствъ въ особенности выгодно было прибѣгать государствамъ слабымъ на морѣ, имѣвшимъ ограниченное число не только военныхъ, но и коммерческихъ судовъ, и въ особенности это выгодно было тѣмъ, у которыхъ морская торговля была ничтожна, тогда какъ противникъ обладалъ обширной морской торговлей.

Захватъ крейсеромъ или каперомъ непріятельскаго коммерческаго корабля считается окончательнымъ лишь послѣ того, какъ правильность его признаетъ особый призовой судъ.

Итакъ обратимся къ выводамъ исторіи.

Для успѣшности крейсерской войны надо владѣть моремъ.

Первый выводъ, который даетъ исторія, это тотъ, что нападеніе на торговлю только тогда имѣло дѣйствительный успѣхъ, если попутно велась и настоящая морская война посредствомъ военныхъ эскадръ, и успѣхъ въ нападеніи на торговлю бывалъ лишь послѣдствіемъ успѣха въ завладѣніи моремъ.

Континентальная система Наполеона.

Какъ бы исключеніемъ изъ этого правила является тотъ фактъ, что Англія находилась на краю гибели вслѣдствіе своихъ торговыхъ убытковъ въ началѣ XIX столѣтія, когда она боролась съ Наполеономъ, хотя въ эскадренной войнѣ она была полной побѣдительницей и владычество ея на моряхъ и океанахъ было неоспоримо: военные корабли Наполеона и его союзниковъ не могли безнаказанно показать свой носъ изъ портовъ.

Но на сторонѣ Наполеона была могучая сухопутная сила, посредствомъ которой онъ для англійскихъ торговыхъ судовъ заперъ доступъ во всю Европу, создавъ такъ называемую континентальную систему. Не много теряла тогда англійская торговля отъ прямого нападенія въ морѣ, но не съ кѣмъ было торговать, и

Англія какъ бы варилась въ своемъ собственномъ соку, задыхаясь отъ переполнившихъ ее собственныхъ товаровъ, не имѣвшихъ никакого сбыта, а потому вполнѣ обезцѣненныхъ.

Такой грандіозный планъ требуетъ подчиненія всѣхъ остальныхъ странъ одной, или крѣпкаго между ними союза противъ Англіи, на что едва ли можно когда либо разсчитывать.

Не по плечу оказался такой планъ и Наполеону.

Крейсерскія операціи южанъ въ 1861—65 гг.

Въ видѣ другого примѣра противъ этого вывода исторія приводятъ тотъ фактъ, что во время войны за нераздѣльность Штатовъ въ Сѣверной Америкѣ, въ 1861—65 гг., южане согнали съ морей торговый флотъ сѣверянъ, сами не имѣя никакого военнаго флота, въ то время какъ сѣверяне имѣли очень обширный военный флотъ, и о какомъ либо спорѣ о владычествѣ на морѣ и рѣчи быть не могло.

Здѣсь, однако, дѣло объясняется очень просто. Сѣверяне имѣли передъ собой два объекта для дѣйствій своего флота: одинъ — изолировать южанъ отъ всякихъ сношеній съ внѣшнимъ міромъ (стр. 223), что являлось существенно необходимымъ, чтобы заставить южанъ положить оружіе, и второй — защищать свою торговлю, потеря которой была для нихъ не болѣе, какъ уколъ, и ни въ какомъ случаѣ не могла повліять на ихъ стремленіе къ заключенію мира на условіяхъ противника.

Поэтому сѣверяне, вполнѣ правильно, не стали разбрасываться, а сосредоточили всѣ свои усилія на болѣе важной цѣли; тѣмъ болѣе, что въ началѣ войны морскія силы ихъ были незначительны и они ихъ болѣе чѣмъ удесятирили уже въ продолженіе самой войны. Когда достиженіе первой цѣли было уже обезпечено, они обратились и къ погонѣ за крейсерами южанъ, которыхъ всѣхъ постигла печальная судьба быть или уничтоженными, или заблокированными. Въ концѣ концовъ они своимъ флотомъ задушили южанъ, и крейсерскія операціи послѣднихъ никакого вліянія на исходъ войны не имѣли, за исключеніемъ убытковъ, понесенныхъ сѣверянами.

Затѣмъ, крейсера южанъ были въ исключительно благопріятныхъ условіяхъ: они были почти всѣ паровые, а торговый флотъ сѣверянъ почти весь былъ парусный, ибо всѣ пароходы были взяты для военныхъ цѣлей. Именно этотъ послѣдній фактъ повліялъ на уменьшеніе торговли сѣверянъ не меньше, чѣмъ дѣйствія крейсеровъ южанъ: 19 крейсеровъ ихъ уничтожили 261 парусное судно и остановили только 1 паровое.

Наконецъ, англичане оказывали широкое покровительство крейсерамъ южанъ, такъ какъ англичанамъ было выгодно, чтобы побѣдили они: во-первыхъ, умалялась сила Соединенныхъ Штатовъ, раздѣленныхъ на два государства, а во-вторыхъ сѣверяне были конкуррентами англичанъ по морской торговлѣ и промышленности, тогда какъ южане были поставщиками Англіи сырыхъ матеріаловъ, главнымъ образомъ — хлопка.

Для успѣшности крейсерской войны надо обладать сѣтью угольныхъ станцій.

Второй выводъ исторіи заключается въ томъ, что для успѣшнаго веденія крейсерской войны, даже при условіи отсутствія противодѣйствія со стороны военныхъ судовъ противника, необходимо имѣть многочисленныя базы въ тѣхъ раіонахъ, гдѣ придется нападать на непріятельскія торговыя суда. Въ особенности важны онѣ вблизи тѣхъ мѣстъ, гдѣ скрещиваются торговые пути противника. Напримѣръ, имѣя дѣло съ Англіей, — базы въ Англійскомъ каналѣ и въ Нѣмецкомъ морѣ.

Базы необходимы для того, чтобы дѣлать тамъ запасы, приводить туда призы, для устройства тамъ призовыхъ судовъ.

Крейсеръ во времена парусныхъ флотовъ и теперь.

Въ особенности нужны базы теперь, такъ какъ современный истребитель торговли находится въ гораздо большей зависимости отъ базъ, чѣмъ прежній.

Парусный крейсеръ пользовался постояннымъ даровымъ двигателемъ, причемъ большинство поврежденій въ этомъ двигателѣ можно было исправлять своими средствами. Вмѣсто занимающихъ теперь громадное пространство машинъ, котловъ и угля, онъ имѣлъ большія помѣщенія для провизіи и боевыхъ припасовъ, позволявшихъ обходиться очень долгое время безъ помощи порта. Налиться прѣсной водой можно было въ самыхъ дикихъ, никѣмъ не посѣщаемыхъ мѣстахъ, и тутъ же можно было срубить дерево для замѣны какой либо части мачтоваго вооруженія.

Теперь все это не такъ. Всякая серьезная поломка въ машинѣ требуетъ исправленія средствами порта — механическихъ мастерскихъ. Для движенія необходимо громадное количество угля и смазочнаго масла; можно, конечно, иногда раздобиться этими матеріалами съ захваченнаго судна, но погрузка въ морѣ дѣло очень трудное, часто совершенно невозможное. Можно уговориться встрѣтиться со своимъ транспортомъ, нагруженнымъ углемъ, но это въ высокой степени связываетъ самостоятельность крейсера и ставитъ на карту его существованіе въ случаѣ захвата этого транспорта противникомъ, что весьма легко можетъ случиться...

Запасъ провизіи современнаго крейсера меньше, меньше также и запасъ снарядовъ, въ особенности въ виду скорострѣльности современныхъ орудій; а снарядовъ ужъ нигдѣ не достанешь, кромѣ какъ въ своихъ портахъ.

Вотъ и выходитъ, что теперь зависимость крейсера отъ базъ несравненно больше, чѣмъ прежде, и при отсутствіи базъ крейсерскія операціи сдѣлались труднѣе, нежели прежде.

Тяжелое положеніе русскихъ крейсеровъ.

Если бы мы представили себѣ, что мы ведемъ крейсерскую войну противъ Англіи безъ поддержки какой либо другой державы, то положеніе русскихъ крейсеровъ окажется очень незавидное.

Владѣнія моремъ, очевидно, нѣтъ и быть не можетъ при громадномъ превосходствѣ англійской морской силы. Число крейсеровъ, военныхъ и вспомогательныхъ, въ сравненіи съ числомъ таковыхъ же у англичанъ ничтожно, а опорныхъ пунктовъ, да притомъ еще такихъ, которые имѣли бы свободный выходъ въ океанъ, нѣтъ совсѣмъ, кромѣ портовъ Дальняго Востока. Угольныхъ станцій между Балтійскимъ и Чернымъ морями и Сибирскимъ берегомъ — ни одной.

Поэтому или они будутъ заблокированы противникомъ въ превосходныхъ силахъ, или тѣмъ, которымъ удастся оказаться на свободѣ, скоро придется прекратить свою дѣятельность за недостаткомъ угля, масла и снарядовъ.

Какія бы ни придумывались хитрыя комбинаціи для ихъ расположенія передъ войной, при нынѣшнихъ быстрыхъ сообщеніяхъ мѣстонахожденіе ихъ станетъ извѣстно англичанамъ, и за каждымъ изъ нихъ будетъ учрежденъ надзоръ, состоящій въ томъ, что еще во время натянутыхъ отношеній на рейдѣ окажется вдвое большее число англійскихъ судовъ, и за каждымъ нашимъ крейсеромъ по пятамъ будутъ слѣдовать два англійскихъ; это не разъ уже продѣлывали съ нами англичане, и единственный способъ отдѣлаться отъ такого преслѣдованія еще въ мирное время — прямая угроза.

Случай съ крейсеромъ «Владиміръ Мономахъ» въ 1885 году.

Напр., въ 1885 году [1]), во время натянутыхъ отношеній съ Англіей, вся сила нашего немногочисленнаго отряда въ водахъ Тихаго океана состояла изъ единственнаго броненоснаго крейсера

[1]) «Кронштадтскій Вѣстникъ» отъ 2-го февраля 1900 г. Статья «Страничка прошлаго». Все описаніе этого случая заимствовано почти дословно изъ этой статьи.

«Владиміръ Монамахъ». Другой броненосной крейсеръ «Мининъ» серьезно чинился въ Батавіи, остальныя же суда имѣли ничтожное боевое значеніе, даже для крейсерскихъ операцій. Между тѣмъ англичане имѣли тамъ въ это время четыре броненосныхъ судна, одинъ новый неброненосный крейсеръ «Leander» и еще большое количество судовъ, также очень слабыхъ. Однако, не смотря на свое превосходство въ числѣ и величинѣ, всѣ эти суда, кромѣ крейсера «Leander», были устарѣлаго типа, съ плохимъ ходомъ (отъ 11 до 13 узловъ), съ устарѣлой артиллеріей, тогда какъ «Владиміръ Монамахъ» былъ новѣйшаго, для того времени, типа, а главное обладалъ несравнено лучшимъ ходомъ, въ 16 узловъ; въ ходѣ могъ съ нимъ поспорить только «Leander», но какъ по артиллеріи, такъ и по защитѣ нашъ крейсеръ былъ несравненно сильнѣе [1]). Такимъ образомъ, съ открытіемъ военныхъ дѣйствій, «Владиміръ Мономахъ» могъ бы въ началѣ причинить массу бѣдъ англичанамъ, занявшись преслѣдованіемъ ихъ многочисленныхъ торговыхъ судовъ; пока онъ могъ раздобываться углемъ, англичане ничего не могли бы съ нимъ сдѣлать, такъ какъ, имѣя меньшій ходъ, угнаться за нимъ были не въ состояніи. Всѣ это прекрасно знали, и выразилось это тѣмъ, что англійскіе пароходы не получали фрахта до окончанія недоразумѣній.

Поэтому англичане неотступно слѣдили за всѣми нашими судами, чтобы, пользуясь преимуществомъ въ полученіи телеграфныхъ извѣстій, не выпустить ихъ съ рейда, гдѣ ихъ застанетъ объявленіе войны. Стоило русскому судну придти на рейдъ, какъ слѣдомъ за нимъ являлись два-три англійскія; уходило наше судно — черезъ полчаса уходили слѣдомъ и англичане; приходилось прибѣгать къ хитрости и ночью, безъ огней, уходить отъ назойливыхъ провожатыхъ.

Считая подобне поведеніе англичанъ въ нейтральныхъ портахъ и нетактичнымъ и оскорбительнымъ для нашего достоинства, а кромѣ того и очень для насъ невыгоднымъ, командовавшій нашимъ отрядомъ контръ-адмиралъ А. Е. Кроунъ письменно просилъ англійскаго адмирала прекратить конвоированіе нашихъ судовъ; тотъ разсыпался въ любезностяхъ, но положеніе вещей не измѣ-

[1]) Кромѣ того, по свидѣтельству автора цитируемой статьи, «Leander» въ то время не ходилъ больше 13 узловъ, хотя скорость его на пробѣ была $16^{1}/_{2}$ узловъ.

лось. Тогда нашъ адмиралъ предупредилъ англійскаго вторично, что онъ оставляетъ за собою право дѣйствовать сообразно обстоятельствамъ, указывая, что въ виду возможнаго разрыва, а также преимущества англичанъ въ полученіи телеграфныхъ извѣстій, онъ считаетъ себя обязаннымъ прекратить это полицейское наблюденіе за судами нашего отряда.

При такихъ обстоятельствахъ въ первыхъ числахъ мая пришли въ Іокогаму «Владиміръ Монамахъ», на которомъ держалъ свой флагъ адмиралъ, и клиперъ «Крейсеръ». Въ 5 часовъ утра, на другой же день прихода нашихъ судовъ въ Іокогаму, на горизонтѣ появились дымки и скоро опредѣлилось, что это идутъ англичане. Адмиралъ приказалъ сейчасъ же приготовиться къ съемкѣ съ якоря, и когда англійскія суда начали подходить, нашъ крейсеръ былъ готовъ въ каждую минуту двинуться впередъ. Англичанъ было трое, и впереди былъ башенный броненосецъ «Agamemnon» (на 2,000 тоннъ бо̀льшій по водоизмѣщенію и гораздо сильнѣе забронированный, чѣмъ «Владиміръ Мономахъ»), причемъ таранъ его направленъ былъ прямо въ бортъ нашего крейсера. Тогда на послѣднемъ пробили боевую тревогу, зарядили орудія, вставили трубки и изготовили минные аппараты; батарея, готовая къ залпу, навела и слѣдила, по мѣрѣ приближенія, за бортомъ англійскаго броненосца, въ ожиданіи команды адмирала.

Минута была торжественная. На палубѣ мертвая тишина... Слышенъ только приближающійся шумъ идущихъ судовъ, за которыми наблюдаетъ съ мостика адмиралъ... «Agamemnon» подходитъ все ближе и ближе, отнюдь не мѣняя курса... Еще саженъ 50, и его долженъ остановить залпъ 8″ орудій...

Но вотъ, на англичанинѣ положили руля, броненосецъ тихо покатился влѣво, а за нимъ одновременно передвинулись и орудія батареи «Владиміра Мономаха». «Agamemnon» рѣжетъ русскому крейсеру корму, музыка играетъ на немъ русскій гимнъ [1]), а русскія орудія другого борта уже поспѣли поймать на прицѣлъ англійскій броненосецъ и медленно поворачиваются за нимъ вмѣстѣ съ миннымъ аппаратомъ...

Англичане стали на якоря и къ нимъ сейчасъ же былъ посланъ флагъ-офицеръ (адъютантъ), который, вмѣсто поздравленія

---

[1]) Рѣзать корму—это значитъ пройти очень близко отъ кормы.

По морскимъ обычаямъ, если имѣется хоръ музыки, то, при проходѣ мимо иностраннаго адмиральскаго корабля, онъ играетъ соотвѣтствующій гимнъ.

съ приходомъ (общепринятый обычай морской вѣжливости), передалъ просьбу адмирала оставить рейдъ въ 24 часа, въ виду натянутыхъ отношеній между правительствами. Англійскій адмиралъ былъ въ то время въ Гонгконгѣ, куда ему и телеграфировалъ командиръ «Agamemnon», предварительно пріѣзжавшій къ нашему адмиралу для объясненій. Адмиралъ Кроунъ повторилъ свое требованіе объ уходѣ и объяснилъ, что, видя таранъ англійскаго броненосца, направленный въ бортъ *лучшаго крейсера* въ Тихомъ океанѣ, и зная по слухамъ, усиленно распространяемымъ англичанами, о неповоротливости, рыскливости и другихъ опасныхъ качествахъ этого броненосца, онъ заставилъ бы его свернуть съ курса залпомъ цѣлаго борта. «Вы, конечно», прибавилъ адмиралъ, «заплатили бы и пятерную стоимость крейсера при *случайномъ* несчастіи его потопленія; но, видите, «Владиміръ Мономахъ» еще нуженъ пока для насъ въ Тихомъ океанѣ». На возраженія англійскаго командира и его протестъ, адмиралъ, чудно владѣвшій англійскимъ языкомъ, отвѣтилъ, что англичанъ онъ знаетъ достаточно хорошо, что бомбардировка Копенгагена и нападеніе на Александрію давно показали, чего можно ждатъ отъ этой націи.

На другой день англійскій отрядъ перешелъ въ другой портъ, находящійся въ разстояніи 12 миль отъ Іокогамы. Это былъ первый энергичный отпоръ, данный нами *просвѣщеннымъ мореплавателямъ.* Нужды нѣтъ, что дипломатическія сферы не поддержали его; впечатлѣніе было произведено, и впечатлѣніе настолько сильное, что долго еще послѣ этого инцидента ощущались его результаты: вѣжливость англичанъ много повысилась.

Если мы будемъ, напр., дѣйствовать сообща съ Франціей, дѣло значительно облегчится: сильно увеличится число крейсеровъ, и у Франціи имѣются превосходныя базы въ Англійскомъ каналѣ (особенно важныя), а также кое гдѣ и угольныя станціи. Наконецъ, соединенный франко-русскій боевой флотъ имѣетъ такую силу, съ которой придется считаться и агличанамъ, и владычествовать безспорно на морѣ они не будутъ.

Благодаря этому, англичанамъ придется разбросаться и многіе крейсера ускользнутъ отъ ихъ надзора.

Въ какихъ условіяхъ возможна крейсерская война противъ Англіи.

Поэтому одно изъ средствъ возможности борьбы слабому на морѣ государству съ Англіей одинъ на одинъ — это увеличеніе числа судовъ для нападенія на торговлю, чтобы заставить противника разбросаться; а для этого выходъ одинъ — *выдача капер-*

скихъ свидѣтельствъ и возможность этимъ каперамъ пользоваться, какъ угольными станціями, и для привода призовъ (захваченныхъ коммерческихъ судовъ) *нейтральными портами.*

Англія не нуждается въ каперахъ.

Сильное морское государство, напр. Англія, въ каперахъ не нуждается,—у нея довольно военныхъ и вспомогательныхъ крейсеровъ, чтобы задушить любую торговлю; въ нейтральныхъ угольныхъ станціяхъ она тоже не нуждается, такъ какъ своихъ у нея совершенно достаточно. Наконецъ, каперство ей страшно опасно не только потому, что ей придется сильно разбросаться и имѣть дѣло съ гораздо болѣе многочисленнымъ противникомъ, но также и потому, что каперство — это сила темная. Никакъ не подсчитаешь впередъ, сколько, напр., можетъ оказаться у Россіи каперовъ въ будущей войнѣ: это будетъ зависѣть отъ многихъ обстоятельствъ, очень много — отъ политической обстановки. Число же крейсеровъ военныхъ и вспомогательныхъ точно извѣстно и въ мирно время во всякій моментъ, и потому легко принять заблаговременно мѣры, строя у себя, напр., всегда вдвое бо́льшее число такихъ же судовъ, какъ это дѣлаетъ относительно насъ Англія.

Поэтому Англія всегда будетъ противиться и каперству и возможности каперамъ пользоваться нейтральными портами.

Шаткость законовъ международнаго права.

Законы войны на морѣ регулируются международнымъ правомъ. Разъ взгляды у различныхъ державъ на эти законы различны (а они и не могутъ быть одинаковы), разъ одному выгоденъ одинъ законъ, а другому онъ невыгоденъ, то, очевидно, самое это международное право очень шатко. Если же оно что либо установило, то лишь благодаря тому, что одно изъ государствъ жертвуетъ своими интересами въ пользу другого, подъ вліяніемъ тѣхъ или другихъ причинъ, подъ вліяніемъ ли насилія, если оно побѣждено, или подъ вліяніемъ образа мыслей того или другого государственнаго человѣка, наивно стремящагося облагодѣтельствовать все человѣчество, вмѣсто того, чтобы имѣть одну цѣль — стоять за пользу своего отечества; тогда противникъ ловко этимъ пользуются.

Поэтому-то такъ часто и нарушается международное право, потому-то такъ мало и вѣры въ него, въ особенности теперь.

Кто послѣ послѣднихъ событій въ него вѣритъ? Пожалуй, даже неблагородно именно теперь нападать на международное право: говорятъ, лежачьяго не бьютъ; но оно имѣетъ самую тѣсную

связь съ разсматриваемымъ вопросомъ о томъ, возможна ли крейсерская война для слабаго противъ сильнаго и, какъ мы увидимъ, наибольшія къ тому препоны ставитъ именно международное право.

Какъ Англія отдѣлалась отъ каперовъ.

Благодаря постоянной здравой политикѣ, имѣвшей всегда одну цѣль — выгоды и благо англійскаго народа, благодаря отсутствію всякаго сантиментализма въ этой политикѣ, англичане неустанно какъ мечомъ, такъ и перомъ работали въ томъ направленіи, чтобы создать для себя наивыгоднѣйшую обстановку для веденія войны на морѣ, ловко пользуясь гдѣ безсиліемъ, гдѣ увлеченіемъ своихъ противниковъ красивыми по наружному виду, но вредными для ихъ страны идеями. Прекрасный образчикъ такой работы представляетъ тотъ пріемъ, которымъ отдѣлалась Англія отъ каперовъ.

Теперь уже вполнѣ выяснился фактъ, что душою коалиціи противъ насъ въ восточной войнѣ 1854 года была Англія, вѣрная основному принципу своей политики, стремившаяся парализовать наше морское могущество на Черномъ морѣ. Цѣль эта была достигнута мечомъ, хотя главнымъ образомъ не своимъ, а французскимъ.

Но не упустила Англія случай пустить здѣсь въ дѣло и перо.

Въ этой войнѣ единственный вредъ, который мы могли нанести Англіи на морѣ, это было — нападеніе на ея торговлю, для чего мы могли выслать въ море крейсера и выдавать каперскія свидѣтельства. Наши крейсера, по своей малочисленности, были Англіи не страшны, а каперы — это было дѣло серьезное, тѣмъ болѣе, что въ предложеніяхъ у насъ недостатка не было; особенную готовность въ этомъ отношеніи выказывали американцы. Намъ крейсерская война, производилась ли бы она только крейсерами или вмѣстѣ съ каперами, была совершенно не убыточна, такъ какъ нашъ коммерческій флотъ былъ ничтоженъ. Но въ это время мы особенно заботились о томъ, чтобы быть европейцами въ глазахъ Европы.

И вотъ, 16-го марта 1854 года появляется декларація англійской королевы, которая гласитъ такъ [1]):

«Ея Величество Королева Соединеннаго Королевства Великобританіи и Ирландія, *будучи принуждена* поднять оружіе на *под-*

[1]) Люшингтонъ, «Морское призовое право. Руководство для офицеровъ британскаго флота», 1869 г., стр. 134. Курсивы мои.

держаніе союзника, *желаетъ сдѣлать войну сколь возможно менѣе тягостною* державамъ, съ которыми она остается въ мирѣ... а потому Ея Величество желаетъ въ настоящее время отказаться отъ части правъ воюющаго, принадлежащихъ ей по международнымъ законамъ».

«Ея Величество желаетъ уступить право захвата непріятельской собственности (читай англійской, ибо таковой русской на морѣ почти не было), погруженной на нейтральное судно, исключая военной контрабанды».

«И Ея Величество далѣе объявляетъ, что, *заботясь уменьшить сколь можно болѣе бѣдствія войны* и ограничить ея дѣйствія правильно организованными силами страны, она отказывается отъ права выдавать патенты, для уполномоченія (приватировъ) каперовъ...»

Благо не было противъ кого ихъ выдавать, такъ какъ русскихъ торговыхъ судовъ на морѣ почти не было, а если бы и было ихъ въ десять разъ больше, чѣмъ ихъ имѣлось на самомъ дѣлѣ, военныхъ крейсеровъ у англичанъ имѣлось больше, чѣмъ достаточно, чтобы придушить эту торговлю.

Къ этой деклараціи англичане приглашали присоединиться и насъ на началахъ взаимности, выставляя на видъ *уменьшеніе сколь можно болѣе бѣдствій войны*, — высокогуманную цѣль, а на самомъ дѣлѣ не болѣе, какъ красивую фразу, прикрывающую свой собственный шкурный вопросъ.

Ходъ былъ смѣлый и ловкій, разсчитанный на наше желаніе быть Европой, и, къ несчастію,... удачный. Мы примкнули къ этой деклараціи и такимъ образомъ сами лишили себя возможности нанести единственно доступный для насъ вредъ противнику.

Это былъ со стороны Англіи пробный шаръ и, благо онъ оказался удачнымъ, можно было работать дальше, чтобы закрѣпить навсегда временную мѣру.

И вотъ, когда мы въ 1856 г., побѣжденные и униженные, явились на Парижскій конгрессъ, мы присоединились къ такъ называемой Парижской деклараціи, статья 1-я коей гласитъ:

«Каперство считается уничтоженнымъ».

Это было полное торжество Англіи.

Взглядъ американца на Парижскую декларацію.

Однако не всѣ государства примкнули къ деклараціи: своихъ по крови практичныхъ американцевъ англичанамъ не удалось обойти.

Американцы заявили, что они готовы присоединиться къ этой статьѣ, но указывали, что если эта статья дѣйствительно имѣетъ въ виду не одну только выгоду сильныхъ на морѣ государствъ, а лишь уменьшеніе бѣдствій войны, то, чтобы быть логичнымъ, пусть одновременно съ уничтоженіемъ каперства сдѣлаютъ вообще частную собственность на морѣ неприкосновенной.

Англичанамъ нужна крейсерская война но каперы имъ опасны.

Но вѣдь это значило уничтожить вовсе крейсерскую войну, и на это англичане не пошли. Крейсерская война имъ нужна, чтобы уничтожить въ той войнѣ, въ которой они участвуютъ, торговлю противника, а если воюютъ между собою другія государства, — перехватить ихъ торговлю для своего коммерческаго флота.

Крейсерская война была имъ нужна, но лишь въ такомъ видѣ, чтобы она не была опасна для нихъ самихъ, а только для другихъ.

Тогда американцы (нота статсъ-секретаря Марси отъ 28 іюня 1856 г.) отказались присоединиться къ деклараціи, и аргументація ихъ въ пользу сохраненія каперства является очень вѣской [1]). «Государства», говорили американцы, «по возможности должны избѣгать большихъ вооруженій, которыя всегда представляютъ угрозу для народнаго благосостоянія, гражданской свободы и мира».

«Вмѣсто того, чтобы заводить дорого стоющій военный флотъ, Соединенные Штаты разсчитываютъ на случай войны на свои купеческія суда, которыя всегда могутъ быть обращены въ каперы. Нѣтъ ничего удивительнаго», говорится дальше въ американской нотѣ по адресу Англіи, «что государства, обладающія большимъ военнымъ флотомъ, хлопочутъ объ уничтоженіи каперства; въ этомъ ихъ прямая выгода».

«Но для слабыхъ морскихъ государствъ подобная отмѣна составляетъ лишеніе единственнаго средства защищать свои морскіе интересы. Каперы представляютъ изъ себя особый видъ вооруженій государства, а ни одна уважающая себя нація не допуститъ иностранныя государства вмѣшиваться въ опредѣленіе характера ея вооруженій»...

И американцевъ никто не называетъ за это варварами. Если бы это сдѣлали мы, то, конечно, насъ окрестили бы этимъ именемъ, но, къ несчастью, мы этого не сдѣлали, и временно въ тотъ моментъ мы числились Европою въ европейцахъ.

---

[1]) И. А. Овчинниковъ, «Призовое Право», стр. 62.

Чтобы не выйти изъ поставленныхъ себѣ рамокъ, я не буду останавливаться на разборѣ остальныхъ статей Парижской декларацiи; упоминая о нихъ лишь вскользь, я боюсь быть недостаточно яснымъ.

Отношенiе международнаго права къ крейсерской войнѣ.

Итакъ, слѣдуя положенiямъ современнаго международнаго права: 1) мы не можемъ выдавать каперскихъ свидѣтельствъ; 2) наши крейсера не могутъ получать въ нейтральныхъ портахъ ни провизiи, ни угля (за исключенiемъ необходимаго для достиженiя ближайшаго своего порта) и 3) крейсера не могутъ приводить въ нейтральные порты свои призы.

При такихъ условiяхъ слабому на морѣ и не обладающему портами, разбросанными по всему свѣту, вести нападенiе на торговлю если и возможно, то съ крайне слабою надеждою на успѣхъ, а надѣяться этимъ путемъ нанести существенный вредъ противнику, т. е. такой вредъ, который принудилъ бы его къ миру,— нечего и думать. Это будутъ для противника не болѣе, какъ булавочные уколы.

Сильному же на морѣ, какъ напр. Англiи,— открывается широкое поле для примѣненiя крейсерскихъ операцiй.

Задачи, которыя должно преслѣдовать международное право.

Справедливо ли это? Въ этомъ ли состоитъ задача международнаго права, если оно желаетъ быть логичнымъ и дѣйствительно стремится къ уничтоженiю войны?

Тогда ужъ надо ему приложить всѣ усилiя, чтобы учредить международный трибуналъ, который не только былъ бы способенъ судить и рядить, но и обладалъ бы силой принудить любое государство подчиниться его рѣшенiю,— иначе это рѣшенiе останется пустымъ звукомъ. А такъ какъ это, очевидно, невозможно, то международные законы должны именно слабому дать въ руки всѣ средства защищать силой свои интересы противъ всезахватывающаго аппетита сильнаго, и у котораго аппетитъ этотъ всегда будетъ, ужъ только потому одному, что онъ сильный. Это будетъ и справедливо и логично.

На морѣ это значитъ — облегчить для слабаго нападенiе на торговлю сильнаго, а для этого *должно быть возстановлено каперство, и крейсерамъ и каперамъ должны быть открыты нейтральные порты для нагрузки провизiи, угля, для починокъ и для привода призовъ.* Этимъ уменьшатся и бѣдствiя войны, такъ какъ иначе крейсеры принуждены будутъ уничтожать свои призы въ открытомъ морѣ.

Такъ напр., изъ 261 судна, взятыхъ крейсерами южанъ, были ими уничтожены 167, уничтоженъ грузъ на 13-ти, освобождены на выкупъ 36, обращены въ крейсера 5; т. е. почти всѣ были уничтожены, ибо некуда ихъ было дѣвать.

Справедливость при этомъ не пострадаетъ, такъ какъ этимъ правомъ будутъ пользоваться обѣ стороны.

Говорятъ, что это будетъ участіе нейтральныхъ въ войнѣ, что поэтому гораздо справедливѣе запретить обѣимъ сторонамъ пользоваться средствами нейтральныхъ портовъ; но это не болѣе, какъ красивый оборотъ рѣчи. Вѣдь закупается же во время войны въ нейтральныхъ странахъ провіантъ, лошади, даже военный матеріалъ; вѣдь посылаютъ же нейтральныя государства на театръ военныхъ дѣйствій добровольцевъ, иногда въ большихъ количествахъ, носящихъ воинское званіе и лишь для вида временно выходящихъ въ отставку.

На самомъ дѣлѣ такое отношеніе международнаго права къ войнѣ на морѣ не болѣе, какъ поклоненіе красивой формѣ безъ внутренняго логическаго содержанія, жертва на алтарь фальшиваго либерализма и фальшиво понимаемой гуманности: на практикѣ это ведетъ лишь къ угожденію сильному, къ возможности ему свободно угнетать слабаго и къ напраснымъ жестокостямъ въ видѣ уничтоженія призовъ на морѣ.

Какъ надо намъ готовиться къ крейсерской войнѣ.

Такимъ образомъ, если мы разсчитываемъ, въ случаѣ столкновенія съ морской державой, на крейсерскую войну (а эта война для насъ единственно возможная, а потому и необходимая), напр. въ случаѣ столкновенія съ Англіей, — а скоро это будетъ и съ Германіей,—то готовиться къ этой войнѣ только тѣмъ, что строить извѣстное, хотя бы и очень большое число крейсеровъ, нелогично и неблагоразумно, такъ какъ при существующей обстановкѣ и нашемъ отношеніи къ международному праву крейсерамъ этимъ предстоитъ болѣе, чѣмъ жалкая роль...

Надо расчистить почву для крейсерскихъ операцій въ международномъ отношеніи, а для этого слѣдуетъ теперь же отказаться отъ 1-й статьи Парижской деклараціи и, не обращая вниманія на вопли Европы о нашемъ варварствѣ, открыто и твердо объявить, что мы будемъ выдавать каперскія свидѣтельства. Это одно подѣйствуетъ на Англію и на Германію больше, чѣмъ значительное усиленіе нашихъ войскъ на индійской или на нашей западной границѣ.

Мы должны пользоваться всякой благопріятной политической обстановкой, чтобы проводить въ жизнь идею объ открытіи нейтральныхъ портовъ воюющимъ сторонамъ, начавъ съ того, что будемъ открывать наши порты при всякой возникшей войнѣ.

Въ этомъ же направленіи должны работать перомъ наши корифеи науки международнаго права, не гоняясь за титуломъ европейскихъ ученыхъ.

Затѣмъ, надо пользоваться всякимъ случаемъ для пріобрѣтенія своихъ угольныхъ станцій, а таковыхъ случаевъ очень много; на нашихъ глазахъ уже цѣлую сѣть такихъ станцій создали Германія и Соединенные Штаты, у которыхъ военный флотъ не сильнѣе нашего, а на обязанности его лежитъ защищать торговлю гораздо болѣе обширную, чѣмъ у насъ.

Однимъ словомъ, повторяемъ, или надо дѣйствовать такъ, какъ сейчасъ было указано, или отказаться имѣть серьезный, а не игрушечный успѣхъ на морѣ посредствомъ крейсерскихъ опирацій.

ПРИЛОЖЕНІЯ

Десантъ и перевозка войскъ моремъ.

Судовой десантъ.

Военные корабли приспособлены не только для морского боя и для артиллерiйской борьбы съ приморскими укрѣпленiями, но могутъ выдѣлять еще часть своего экипажа для дѣйствiй на берегу, въ видѣ такъ называемаго судового десанта.

Размѣръ и составъ десанта зависятъ отъ числа судовъ и ихъ величины.

Въ русскомъ флотѣ допускается, что каждое изъ судовъ 1-го и 2-го ранговъ (суда 3-го ранга—это миноносцы и мелкiя небоевыя суда) можетъ свозить на берегъ 30% наличнаго числа *строевыхъ*[1]) чиновъ (см. таблицу № 8) и сверхъ того снабдить прислугой десантныя орудiя, передки и телѣжки.

Эскадренные броненосцы и большiе крейсеры могутъ свезти отъ одной до полутора ротъ 48-ми ряднаго состава; суда же меньшiя—даютъ одну сводную роту съ 2-хъ, 3-хъ и даже съ 4-хъ судовъ. Предпочтительнѣе имѣть роты, составленныя изъ людей, принадлежащихъ къ экипажу одного корабля, а потому допускаются отдѣльныя роты и съ меньшимъ числомъ рядовъ, но не меньше 4-хъ. Десантная артиллерiя ($2^1/_2{}''$ пушки системы Барановскаго) назначается въ пропорцiи $1—1^1/_2$ орудiй на роту. Кромѣ того всѣ крупныя весельныя и паровыя шлюпки, участвующiя въ свозѣ десанта, вооружаются мелкими скорострѣльными пушками и пулеметами, которыя, за исключенiемъ пулеметовъ, на берегъ

---

[1]) Не считая въ числѣ строевыхъ машинную команду.

не свозятся и служатъ исключительно для обстрѣливаніи берега при высадкѣ.

На берегу отдѣльныя роты сводятся въ батальоны, а десантныя орудія и пулеметы—въ батареи.

Десантъ снабжается шанцевымъ инструментомъ по такому разсчету.

На взводъ въ 12 рядовъ	9 лопатъ	и 2 топора.
» » » 9 »	7 »	» 2 »
» » » 6 »	4 »	» 2 »
Прислугѣ каждаго орудія	6 »	» 2 »
» » передка . . .	6 »	» 2 »

Десантъ съ каждаго корабля помѣщается на гребныя шлюпки этого корабля, которыя образуютъ одну колонну и соединяются канатами; во главѣ ея становится паровой катеръ, который и тащитъ всю колонну и, чтобы облегчить ему дѣло, гребцы помогаютъ ему веслами. Меньшія суда, для образованія колонны, соединяютъ свои шлюпки.

Всѣ эти колонны становятся рядами (см. рис. 93, на стр. 257) и въ такомъ строѣ направляются къ берегу. Подойдя на соотвѣтствующую дистанцію, паровые катера открываютъ по берегу изъ своихъ орудій огонь; затѣмъ они расходятся въ стороны и становятся на фланги, продолжая огонь; десантъ же идетъ на веслахъ, стрѣляя изъ орудій, поставленныхъ на носу гребныхъ шлюпокъ; когда шлюпки коснутся дна, люди выскакиваютъ въ воду и бросаются на берегъ; десантныя пушки выносятся на рукахъ.

Кромѣ десанта, съ кораблей 1-го и 2-го ранговъ могутъ быть отправляемы особыя партіи, снабженныя всѣмъ необходимымъ для подрывныхъ работъ. Такая партія съ корабля 1-го ранга состоитъ изъ 10-ти человѣкъ и, кромѣ различныхъ инструментовъ и принадлежностей, имѣетъ при себѣ 75 однофунтовыхъ и 10 пятифунтовыхъ подрывныхъ патроновъ. Партія корабля 2-го ранга состоитъ изъ 8-ми человѣкъ, съ 50-ю однофунтовыми и 5-ю пятифунтовыми подрывными патронами.

При свозѣ съ нѣсколькихъ судовъ, партіи сводятся въ особые отряды, состоящіе при десантѣ.

Снабженіе, напр., французскихъ судовъ подрывными матеріалами гораздо обильнѣе и ими снабжаются всѣ типы судовъ, вклю-



Рис. 93. Десантъ въ походныхъ колоннахъ.

чая сюда и миноносцы. Напр. эскадренный броненосецъ можетъ послать партію изъ 25-ти человѣкъ, снабженіе которой составляютъ 1,000 подрывныхъ патроновъ малаго размѣра (150 gr.), 38 большихъ и 100 килограммовъ пироксилина. Миноносецъ имѣетъ 384 подрывныхъ патрона.

1. О транспортахъ.

Войска только въ исключительныхъ случаяхъ (стр. 213) перевозятся на военныхъ судахъ, обыкновенно же они перевозятся на транспортахъ.

Отчего нельзя имѣть для перевозки значительнаго десанта достаточное количество военныхъ транспортовъ.

Нѣкоторыя государства (Англія, Франція) имѣютъ небольшое количество военныхъ транспортовъ, но больше уже ихъ не строятъ, такъ какъ признано неэкономнымъ тратить деньги, ассигнуемыя на военный флотъ, на суда, не имѣющія никакого боевого значенія, а въ мирное время — почти никакого примѣненія; между тѣмъ они требуютъ большого количества личнаго состава, который долженъ быть отнесенъ къ числу нестроевыхъ, такъ какъ плаваніе на транспортѣ не даетъ ему никакой боевой подготовки. Тѣмъ болѣе это справедливо, что транспорты могутъ быть взяты всегда изъ коммерческаго флота, а для перевозки значительнаго количества войскъ необходимо такое большое количество транспортовъ, что, если бы ихъ имѣть всѣ военными, то это отнимало бы огромныя средства изъ бюджетовъ на чисто боевой флотъ.

Неудобства набора транспортовъ изъ коммерческаго флота.

Конечно, наборъ транспортовъ изъ коммерческаго флота имѣетъ одинъ крупный недостатокъ — значительный промежутокъ времени, который требуется для приспособленія ихъ для перевозки войскъ, въ особенности для перевозки лошадей. Точно также въ нужный моментъ можетъ не оказаться подъ рукой достаточнаго количества коммерческихъ судовъ, которыя могутъ находиться въ плаваніи или въ исправленіи и т. п.

Подготовительныя мѣры въ мирное время, чтобы облегчить наборъ транспортовъ.

Но такъ какъ все равно разсчитывать на военные транспорты нечего, то приходится мириться съ этимъ недостаткомъ, и надо только принять мѣры, чтобы насколько возможно его уменьшить.

Прежде всего надо знать, на что можно разсчитывать, чтобы не натыкаться на сюрпризы. Для этого подъ рукой должны быть обширныя статистическія данныя о движеніи торговыхъ судовъ во всѣхъ своихъ портахъ на всѣ мѣсяцы года, съ отдѣленіемъ пароходовъ пассажирскихъ отъ грузовыхъ, случайныхъ отъ періодически посѣщающихъ тотъ или другой портъ. Время, которое тре-

буется для приспособленія парохода, въ значительной степени зависитъ отъ того, для чего онъ служилъ раньше. Пассажирскій пароходъ, въ особенности служащій для перевозки эмигрантовъ, гораздо легче приспособить для перевозки людей, неужели грузовой, а для лошадей быстрѣе всего могутъ быть приспособлены пароходы, служащіе спеціально для перевозки скота. Для постройки именно такихъ пароходовъ благоразумно выдавать правительственныя субсидіи, такъ какъ, въ случаѣ необходимости, перевозка лошадей является самымъ труднымъ и сложнымъ дѣломъ. Также могутъ выдаваться субсидіи главнымъ образомъ пароходамъ, совершающимъ періодическіе рейсы, за то, чтобы при ихъ постройкѣ были устроены приспособленія, дающія возможность или немедленно воспользоваться ими для перевозки войскъ, или позволяющія ихъ приспособить для этого въ наивозможно кратчайшій срокъ. Таковы, напр., наши пароходы Добровольнаго Флота.

Насколько трудно быстро собрать достаточное количество транспортовъ, показываетъ тотъ фактъ, что даже Англія въ 1882 году для десанта въ Египетъ, при всей поспѣшности, успѣла собрать 46 подходящихъ транспортовъ только въ теченіе цѣлаго мѣсяца [1]).

Сколько времени нужно, чтобы приспособить коммерческій пароходъ для перевозки войскъ.

Опытъ отправленія нашихъ войскъ въ Китай въ 1900 году даетъ такія цифры по вопросу о времени, потребномъ для приспособленія коммерческихъ пароходовъ для перевозки войскъ (лошадей мы не возили).

Пароходы Добровольнаго Флота, служащіе обыкновенно для перевозки новобранцевъ и переселенцевъ на Дальній Востокъ, не нуждались ни въ какихъ передѣлкахъ и были готовы по первому требованію. На погрузку потребовалось отъ 8 до 16 дней (8, 9, 10, 13 и 16). Пароходы Русскаго Общества Пароходства и Торговли потребовали отъ 9 до 18 дней (9, 17 и 18); но такъ какъ съ окончаніемъ нѣкоторыхъ приспособленій могла уже быть начата погрузка, и обѣ эти работы шли одновременно, то изъ времени на подготовку надо вычесть 4—6 дней, все равно потребныхъ на нагрузку.

Изъ 12-ти зафахтованныхъ для перевозки нашихъ войскъ иностранныхъ пароходовъ 5 пришли въ Одессу уже приспосо-

[1]) Профессоръ Н. А. Орловъ, «Совмѣстныя дѣйствія сухопутной арміи и флота», стр. 8.

бленными, такъ что на двухъ изъ нихъ передѣлки заняли 20 и 10 дней, а на остальныхъ трехъ — отъ 3 до 4 дней. Семь пароходовъ приспособлялись въ Одессѣ, что потребовало отъ 8 до 35 дней (8, 16, 17, 35 и три по 13 дней). Погрузка взяла отъ 3 до 9 дней (три по 5, 6, два по 7, два по 8 и три по 9). Бо́льшее время, которое потребовалось на нагрузку пароходовъ Добровольнаго Флота, объясняется гораздо бо́льшей ихъ величиной сравнительно съ остальными.

Время погрузки и выгрузки.

Норма времени для нагрузки и выгрузки парохода (на обѣ операціи вмѣстѣ) принимается въ 15—20 дней [1]).

Въ чемъ состоятъ передѣлки коммерческаго парохода для приспособленія его для перевозки войскъ.

Передѣлки пароходовъ вызываются, главнымъ образомъ, приспособленіемъ ихъ внутреннихъ помѣщеній для спанья большого количества людей, устройствомъ обширныхъ лазаретовъ и особымъ устройствомъ камбузовъ (кухни) для одновременной варки принятой въ войскахъ пищи. Къ этому прибавляется устройство усиленнаго освѣщенія, вентиляціи, большого количества душей (для перевозки въ тропикахъ) и легкаго снабженія всей этой массы людей водой для питья, заварки чаю и мытья. Для перевозки лошадей необходимо устройство стойлъ и, часто, уширеніе люковъ (отверстія въ палубѣ для опусканія въ трюмъ груза); послѣднее можетъ явиться необходимымъ также для погрузки артиллеріи и повозокъ.

Двѣ системы устройства для спанья — нары и подвѣсныя койки.

Но самая большая работа — это устройство мѣстъ для спанья; казалось бы, что эту работу можно значительно сократить, если отказаться отъ принятаго у насъ обычая требовать устройства наръ и довольствоваться подвѣсными койками. Послѣднее окажется не только болѣе простымъ, дешевымъ и ускоряющимъ передѣлку парохода, но лучшимъ и въ гигіеническомъ отношеніи. Внутреннее помѣщеніе, заполненное двумя, одинъ надъ другимъ, рядами наръ, съ узкими между ними проходами, очевидно дѣлается темнымъ, трудно вентилируемымъ и пребываніе тамъ днемъ очень неудобно, такъ какъ только въ проходахъ можно стать во весь ростъ. Между тѣмъ, если въ этомъ же помѣщеніи устроить подвѣсныя койки, которыя на день будутъ убираться въ другое помѣщеніе, или хотя бы просто въ немъ же аккуратно раскладываться по бортамъ, всѣ

Подвѣсныя койки надо предпочесть нарамъ.

---

[1]) Контракты на перевозку войскъ на Дальній Востокъ въ 1900 году военнаго вѣдомства съ Русскимъ Обществомъ Пароходства и Торговли и съ С.-Петербургской фирмой Радау и Министерства Финансовъ—съ англійской фирмой Ванъ-Лаунъ.

эти недостатки будутъ устранены [1]). Убирать же свои койки нижніе чины выучатся въ первый же день.

Перечислю нѣкоторыя требованія, вызывающія передѣлки на пароходахъ, которыя приводятся въ контрактахъ на перевозку войскъ.

Устройство мѣстъ для спанья.

Въ помѣщеніяхъ для людей должны быть устроены двойные ряды (у американцевъ, перевозившихъ войска изъ Маниллы въ Китай 3 ряда) коекъ въ 6 футъ длиной и 2 фута шириной (Германцы дѣлали ихъ желѣзными оцинкованными, съ металлическимъ переплетомъ).

Лазареты.

Лазареты должны быть устроены на 2—$2^1/_2$% [2]) перевозимыхъ людей, съ отдѣльнымъ изолированнымъ помѣщеніемъ для заразныхъ больныхъ не меньше, чѣмъ на двѣ кровати.

Увеличеніе помѣщеній для офицеровъ.

Число офицеровъ при войскахъ обыкновенно значительно превышаетъ число мѣстъ для классныхъ пассажировъ, если только пароходъ не спеціально пассажирскій, а потому и для нихъ приходится устраивать добавочныя помѣщенія.

Помѣщеніе для провизіи.

Помѣщеніе для провизіи, при плаваніи въ 45 дней, должно быть устроено съ разсчетомъ, чтобы приходилось 6 куб. футовъ на человѣка.

Помѣщеніе для багажа.

Багажное помѣщеніе должно вмѣщать по 10 куб. фута на человѣка и по 20 куб. фута на офицера, при свободномъ доступѣ къ багажу.

Умывальники и души.

На каждые 40 человѣкъ слѣдуетъ имѣть по умывальнику. На каждую 1000 человѣкъ должно быть 12 душей, соединенныхъ съ водопроводомъ соленой воды.

Запасы прѣсной воды и приспособленія для ея раздачи.

Прѣсная вода должна отпускаться въ слѣдующемъ количествѣ: не менѣе двухъ бутылокъ для питья и одной бутылки для умыванья на каждаго человѣка въ сутки; независимо отъ сего, для варки чая и стирки бѣлья ежедневно отпускается вода въ количествѣ трехъ бутылокъ на каждаго, изъ нихъ двѣ — кипятку. Для этого каждый пароходъ долженъ имѣть запасъ прѣсной воды и опрѣснитель, доставляющій не менѣе 15 тоннъ воды на каждую тысячу нижнихъ чиновъ для суточнаго пользованія. Точно также

---

[1]) Такъ это сдѣлано на французскихъ военныхъ транспортахъ.

[2]) На германскихъ пароходахъ, которые везли войска въ Китай, на каждомъ изъ пароходовъ, на которыхъ помѣщалось отъ 1,700 до 2,000 человѣкъ, было по два лазарета, по 40 кроватей въ каждомъ.

каждый пароходъ долженъ имѣть не менѣе четырехъ кубовъ съ общей вмѣстимостью въ 500 литровъ (40 ведеръ) на каждую тысячу человѣкъ, снабженныхъ надлежащимъ количествомъ крановъ и помѣщенныхъ соотвѣтственнымъ образомъ въ кухнѣ или на палубѣ, для самостоятельнаго пользованія горячей водой, необходимой для чая. На палубѣ должно постоянно имѣться въ особыхъ сосудахъ (бакахъ) подъ тентами половинное количество дачи прѣсной воды людямъ для питья; въ бакахъ должно имѣться такое количество крановъ, чтобы скорый отпускъ воды людямъ не встрѣчалъ затрудненій.

Устройство камбузовъ (кухонь). Къ камбузѣ (кухнѣ) должны быть котлы такой вмѣстимости, чтобы обѣдъ могъ приготовляться одновременно на всѣхъ перевозимыхъ нижнихъ чиновъ; котлы должны имѣть емкость по разсчету 65 куб. дюйм. на человѣка. Для каши должны быть особые котлы емкостью по 35 куб. дюймовъ на человѣка.

Пекарня. Должна быть также устроена пекарня, снабженная столами, квашнями, полками и стойками. Печи должны быть достаточной вмѣстимости, чтобы выпекать по одному фунту хлѣба на человѣка въ день.

Устройство верхней палубы. Верхняя палуба должна быть такъ устроена, чтобы на ней было достаточное свободное пространство для того, чтобы по крайней мѣрѣ одна треть нижнихъ чиновъ попеременно могла ночевать на палубѣ, а въ теченіе дня всѣ перевозимые нижніе чины могли бы пользоваться имъ для прогулокъ.

Запасъ живаго скота. Сверхъ этого на верхней палубѣ должно быть особое пространство для живого скота, предназначеннаго для продовольствія людей, не болѣе 20 быковъ для каждаго парохода.

Рефрижераторы. Емкость холоднаго помѣщенія для провизіи должна быть достаточна, чтобы при рейсѣ въ 45 дней вмѣщать 3 фунта мяса и 10 фунтовъ овощей на человѣка. Камеры должны быть изолированы древеснымъ углемъ.

На германскихъ пароходахъ рефрижераторы вмѣщали въ себѣ мяса для 2,500 человѣкъ на двѣ недѣли.

На американскомъ транспортѣ «Sumner», одномъ изъ принадлежащихъ военному вѣдомству (U. S. army transports), который перевозитъ около 1,000 человѣкъ, рефрижераторъ вмѣщаетъ болѣе 100,000 фунтовъ мяса. Мясо въ камерахъ подвѣшивается въ нѣсколько рядовъ. Для недѣльныхъ запасовъ мяса, зелени и пр. имѣются еще два малыхъ рефрижератора. Они устроены

главнымъ образомъ для того, чтобы рѣже ходить въ большой рефрижераторъ.

Спасательные пояса.

Судно должно быть снабжено спасательными поясами въ количествѣ одного на каждаго человѣка, и они должны подвѣшиваться у изголовья каждой койки.

Мѣсто для ружей.

Мѣста для ружей должны быть устроены въ помѣщеніяхъ для нижнихъ чиновъ въ количествѣ, равномъ числу людей, для которыхъ предназначается помѣщеніе.

Какъ англичане перевозили свои индѣйскія войска.

Всѣ эти требованія примѣнялись англичанами при перевозкѣ ихъ европейскихъ войскъ. Что же касается до туземныхъ, напр. индѣйскихъ, которыя они везли въ Китай, то съ ними они не находили нужнымъ церемониться. Для ихъ перевозки были зафрахтованы обыкновенные грузовые пароходы и люди помѣщались въ верхнихъ этажахъ трюмовъ,— прямо на палубѣ, на которую далеко не вездѣ клались цыновки. Только для ружей были поставлены посрединѣ каждаго помѣщенія пирамиды, весь же свой багажъ каждый солдатъ клалъ себѣ подъ голову въ видѣ подушки. Спали люди въ повалку, тутъ же ѣли. Мылись на верхней палубѣ. На верхней же палубѣ были сложены какія-то кирпичныя печурки, въ которыя были вмазаны большіе желѣзные котлы для варки риса и овощей. Въ помѣщеніяхъ было довольно грязно. Искусственной вентиляціи не было. Освѣщеніе было плохое, въ видѣ свѣчныхъ фонарей, и то въ весьма ограниченномъ количествѣ. Офицеры индѣйскихъ войскъ помѣщались въ каютахъ 2-го класса довольно тѣсно, по 5—6 человѣкъ вмѣстѣ. Въ столовую 1-го класса они не допускались.

Передѣлки парохода для приспособленія его для перевозки лошадей.

Для перевозки лошадей также необходимы обширныя работы по приспособленію пароходовъ, заключающіяся, главнымъ образомъ, въ устройствѣ стойлъ, усиленной вентиляціи и обильнаго снабженія прѣсной водой.

Въ какихъ палубахъ помѣщаются лошади.

Стойла устраиваются во всѣхъ крытыхъ палубахъ, высота которыхъ не меньше 7 футъ (на американскомъ транспортѣ «Pak-Ling» лошади помѣщались въ четырехъ закрытыхъ палубахъ). На верхней палубѣ избѣгаютъ ставить лошадей, но, напр., на американскомъ лошадиномъ транспортѣ «Athenian» (1900 г.) стойла были устроены не только на верхней палубѣ, но и въ особой палубѣ, надстроенной надъ верхней. На этихъ двухъ палубахъ стойки были забраны досчатымъ фальшбортомъ (т. е. эти палубы были ограждены сплошной досчатой стѣной), а сверху настлана настоя-

щая палуба (крыша). Въ этихъ надстройкахъ, благодаря ихъ ажурности, можно обойтись безъ искусственной вентиляціи, и воздухъ всегда былъ хорошій. Японцы также перевозили (1900 г.) лошадей на верхней палубѣ.

Размѣры стойлъ для лошадей.

Стойла не имѣютъ еще вполнѣ установившихся размѣровъ. Какъ у американцевъ, такъ и у нѣмцевъ (1900 г.) длина стойла дѣлалась 6 ф. 10 д., но ширину стойла первые дѣлали 2 ф. 6 д., а вторые — 2 ф. 10 д. По русскимъ же даннымъ [1]) (напр. Положеніе о перевозкѣ войскъ водою, приказъ по военному вѣдомству № 70, марта 17 дня 1893 г.), длина стойла должна быть 9—8 футъ, а ширина 3 ф. 8 д., и только въ случаѣ крайности длина можетъ быть допущена отъ 6 ф. 3 д. до 5 ф. 9 д. и ширина до 2 ф. 9 д. Высота стойлъ (русскія данныя) — 3 фута.

Лошади помѣщаются по одной въ стойлѣ, и только мулы (англичане 1900 г.) перевозились по два въ стойлѣ.

Устройство стойлъ для лошадей.

Стойла идутъ вдоль парохода параллельными рядами. Между каждыми двумя рядами долженъ быть свободный проходъ (8 ф. 2 д. шириной, по русскимъ даннымъ) для вывода лошадей. Лошади стоятъ головами къ проходу и задомъ къ смежному ряду. Англичане (1900 г.) устраивали проходы по обѣимъ сторонамъ каждаго ряда стойлъ, что очень удобно для чистки стойлъ.

Стойла дѣлаются деревянныя и спереди закрываются двумя съемными досками. Иногда эти перекладины не дѣлаются (у американцевъ), такъ какъ лошади сильно о нихъ трутся при качкѣ. (Рекомендуютъ эти перекладины обертывать чѣмъ нибудь мягкимъ, напр. соломенными жгутами). Но тогда уже обязательно лошадь должна быть въ особомъ парусинномъ хомутѣ съ лямками, концы которыхъ привязываются къ столбамъ.

Для той же цѣли въ томъ мѣстѣ, гдѣ проходитъ чрезсѣдельная подпруга, подъ лошадь подводятъ особаго рода подвѣсы, на которыхъ можно нѣсколько и приподнимать лошадь отъ палубы. Эти подвѣсы могутъ быть заготовлены средствами той кавалерійской части, которая подлежитъ перевозкѣ. Нѣмцы (1900 г.) подобныхъ подвѣсовъ не имѣли, и только тѣ лошади, которыя уставали или заболѣвали, приподнимались и оставлялись на нѣкото-

---

[1]) Въ 1900 г. русскіе не перевозили изъ Европейской Россіи въ Китай лошадей, германцы же, напр., перевезли изъ Австраліи и изъ Санъ-Франциско около 6,000 лошадей.

рое время въ висячемъ положеніи. Англичане (1900 г.), чтобы лошадь не терлась боками, привязывали съ обѣихъ ея сторонъ небольшіе парусинные мѣшки — подушки, набитыя сѣномъ.

Закрома, въ видѣ желѣзныхъ оцинкованныхъ ящиковъ, подвѣшиваются къ передней съемной доскѣ, которая служитъ и запоромъ. Американцы (1900 г.), у которыхъ такихъ досокъ не было, ставили закрома прямо на палубу, ослабляя хомуты, чтобы лошадямъ удобнѣе было ѣсть.

Перегородки какъ между рядами, такъ и между стойлами дѣлаются досчатыя, сплошныя (у американцевъ) или не сплошныя (у нѣмцевъ).

Желѣзная палуба въ помѣщеніяхъ для лошадей должна быть покрыта деревянной настилкой, сплошной или въ видѣ отдѣльныхъ щитовъ, а какъ въ стойлахъ, такъ и въ проходахъ между ними на палубѣ или на настилкѣ должны быть набиты параллельными рядами рейки. Это очень сильно помогаетъ лошадямъ удерживаться на качкѣ.

Приспособленія для уборки жидкой грязи.

Для стока жидкой грязи по всѣмъ палубамъ должны быть проведены въ достаточномъ количествѣ желоба для отвода ея въ особые резервуары, откуда она могла бы выкачиваться помпой; точно также должны быть сдѣланы добавочные шпигаты (отверстія въ борту, направленныя внизъ, устье которыхъ на уровнѣ палубы), для прямого стока жидкостей въ море.

Вентиляція.

Пароходъ, везущій лошадей, долженъ имѣть особенно усиленную вентиляцію, въ настоящее время обязательно — электрическую. На американскомъ пароходѣ «Pak-Ling», на которомъ въ четырехъ палубахъ помѣщалось 900 лошадей, воздухъ въ помѣщеніяхъ былъ отличный, благодаря двойной электрической вентиляціи, и нагнетательной и вытяжной. Вентиляціонныя трубы обыкновенно располагаются по бортамъ.

Температура въ помѣщеніяхъ для лошадей.

Наилучшая температура для лошадей заключается въ предѣлахъ отъ 7 до 12° Р. Для ея достиженія желательно пользоваться рефрижераторами.

Приспособленія для погрузки лошадей.

Для погрузки лошадей должны быть устроены особыя приспособленія — или стропы, или особыя клѣтки въ видѣ стойлъ. Вѣсъ лошади отъ 30 до 40 пудовъ, и на эту подъемную силу и должны быть разсчитаны приспособленія.

Люки (отверстія въ палубѣ), должны быть, въ случаѣ надобности, соотвѣтственнымъ образомъ расширены.

Лучше всего водить лошадей по сходнямъ, какъ это дѣлали американцы (1900 г.). Напр., на пароходѣ «Pak-Ling» всѣ четыре его палубы, въ которыхъ были размѣщены лошади, соединялись между собою въ трехъ мѣстахъ пологими и удобными сходнями со сплошными деревянными стѣнками съ боковъ. Благодаря сходнямъ, въ случаѣ надобности лошади легко могутъ быть выводимы для прогулки на верхнюю палубу или переводимы изъ одной палубы въ другую.

Запасъ прѣсной воды.

Запасъ прѣсной воды долженъ быть такъ разсчитанъ, чтобы безъ труда можно было расходовать ежедневно на каждую лошадь отъ $1^1/_2$ до 3-хъ ведеръ, въ зависимости отъ температуры. Обширныя цистерны для прѣсной воды должны находиться въ каждой палубѣ, изъ которыхъ она можетъ уже разноситься по стойламъ въ ведрахъ.

Запасъ фуража.

При разсчетѣ запасовъ фуража надо класть на каждую лошадь ежедневно: овса — 12 фунтовъ, прессованнаго сѣна — 10 фунтовъ, соломы для подстилки — 4 фунта. Прибавивъ сюда $2^1/_4$ ведра для питья (средняя цифра), получимъ общій вѣсъ ежедневнаго фуража для лошади — около $2^1/_2$ пудовъ.

Стоимость перевозки.

Нижеслѣдующія цифры относятся до перевозки изъ Одессы въ Китай и въ нашу Приморскую область [1]).

На пароходахъ Добровольнаго Флота. Войска, въ количествѣ 300 чел., перевозятся по слѣдующему (уменьшенному) тарифу, въ который входитъ и полное продовольствіе перевозимыхъ.

Каютный пассажиръ	400 р.
Штабъ-офицерамъ должно быть отведено два мѣста за	600 »
Мѣсто въ улучшенномъ палубномъ помѣщеніи .	150 »

Для расплаты за перевозки командъ по бо́льшей численности (она исчисляется не по числу лицъ, назначенныхъ на одинъ и тотъ же пароходъ, а по числу ихъ, заявленному къ одновременной перевозкѣ), уменьшенные тарифы понижаются въ слѣдующей пропорціи: при численности до 300 до 500 человѣкъ на каждаго

[1]) Я съ намѣреніемъ привожу не среднія цифры, а всѣ цифры въ отдѣльности, чтобы показать, какъ онѣ могутъ быть разнообразны, когда перевозка войскъ является внезапной.

человѣка сверхъ 300 дѣлается скидка съ тарифной платы въ размѣрѣ 2%, съ 501 до 1000 человѣкъ на каждаго сверхъ 500 скидывается 5%, отъ 1001 до 2000 на каждаго сверхъ 1000 скидывается 6%, и за всѣхъ прочихъ сверхъ 2000 скидывается 8%.

Количество багажа перевозимаго безплатно:

На каютнаго пассажира, получившаго два мѣста .	10 п. или куб. фут.
» » » » одно мѣсто .	5 » » » »
» палубнаго » »	2 » » » »

Войсковое имущество, отправляемое вмѣстѣ съ воинскими чинами въ количествѣ, превышающемъ эти нормы, перевозится какъ военный грузъ, на условіяхъ, опредѣляемыхъ особыми нормами.

Пошлины въ портахъ и за проходъ Суэцкимъ каналомъ платитъ Добровольный Флотъ.

На пароходахъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли. За 28 офицеровъ, 1400 нижнихъ чиновъ и 60,000 пудовъ груза, перевезенныхъ на пароходѣ «Одесса», уплачено 185,000 рублей. Кромѣ того, уплачивалось за каждаго офицера по 3 рубля и за каждаго нижняго чина — 40 к. въ сутки за продовольствіе. Обратная перевозка въ Одессу, за исключеніемъ платы за продовольствіе, входитъ въ эту же сумму.

Пошлины въ портахъ и за проходъ Суэцкимъ каналомъ уплачиваются Обществомъ.

На девяти пароходахъ, поставленныхъ С.-Петербургской фирмой Радау.

За каютное помѣщеніе . . . , ...	525	рублей.
» мѣсто въ улучшен. палубн. помѣщеніи	350	»
» первые 3999 нижнихъ чиновъ	125	»
» каждаго сверхъ этой цифры	180	»

Въ эту цѣну включено и полное продовольствіе.

Количество неоплачиваемаго отдѣльно багажа — по правиламъ Добровольнаго Флота. За весь излишній противъ сего грузъ—64 к. съ кубическаго фута.

Пошлины въ портахъ и часть пошлинъ (за пассажировъ) за проходъ Суэцкимъ каналомъ платитъ Радау, другую часть — правительство.

На трехъ пароходахъ, поставленныхъ лондонской фирмой Ванъ-Лаунъ.

За офицера . . . . . 54 фунта стерлинговъ съ продовольствіемъ.
» нижняго чина . . 16 » » безъ продовольствія.
» грузъ . . . . 50 шилинговъ за 40 куб. фут.

Часть пошлины за проходъ Суэцкимъ каналомъ, приходящейся за пароходъ, платятъ подрядчики, а за пассажировъ — правительство.

Примѣчаніе. Въ стоимость перевозки на всѣхъ пароходахъ, за исключеніемъ пароходовъ Добровольнаго Флота [1]), вошла и стоимость приспособленія пароходовъ для перевозки войскъ.

Время перевозки на Дальній Востокъ.

По контрактамъ время перевозки — для пароходовъ Добровольнаго Флота — 60 дней, для Русскаго Общества Пароходства и Торговли — 40 дней, для фирмы Радау — отъ 42 до 45 дней, для фирмы Ванъ-Лаунъ — не обозначена.

Средняя скорость пароходовъ должна быть не меньше 11—12 узловъ.

Скорость пароходовъ.

На самомъ дѣлѣ нѣкоторые пароходы употребили слѣдующее время на переходъ изъ Одессы въ Портъ-Артуръ и Владивостокъ:

Пароходы Добровольнаго Флота:

«Воронежъ»	48 дней.	въ Портъ-Артуръ.
«Саратовъ»	44 дня.	
«Херсонъ»	43 »	

Русскаго Общества Пароходства и Торговли:

«Одесса»	37 дней.	Въ Портъ-Артуръ.
«Николай II»	50 »	
«Чихачовъ»	40 »	во Владивостокъ.
«Корея»	49 дней	во Владивостокъ.
«Чита ди Милано» . .	38 »	
«Марія Терезія»	43 дня	

[1]) Которые передѣлки не требовали.

Для разсчета количества транспортовъ, при данныхъ ихъ размѣрахъ, необходимаго для перевозки десанта извѣстной силы, могутъ быть даны нѣкоторыя среднія цифры. При большомъ количествѣ пароходовъ онѣ даютъ довольно точный результатъ, но къ отдѣльнымъ пароходамъ ихъ надо прилагать крайне осторожно, такъ какъ тутъ могутъ быть очень значительныя отступленія отъ нормы.

Разсчетъ количества транспортовъ, необходимаго для перевозки даннаго десанта.

Напр., пассажирскій пароходъ Добровольнаго Флота «Херсонъ» (водоизмѣщ. 10,675 тоннъ, ходъ 19½ узловъ) перевезъ (1900 г.) 1,663 человѣка, а такой же величины пароходы «Воронежъ» и «Кіевъ» (по 10,750 тоннъ, ходъ 12½ узл.), но предназначенные главнымъ образомъ для перевозки товаровъ, могли принять [1]) — первый только 1,057, а второй — 1,002 человѣка.

На американскомъ пароходѣ «Pak-Ling» (водоизмѣщ. 5,500 т.), превосходно приспособленномъ для перевозки лошадей, помѣщалось ихъ 900, а на германскомъ пароходѣ «Bosnia» (водоизм. 5,000 т.), меньшей величины, было перевезено 1,162 лошади. Это объясняется тѣмъ, что послѣдній пароходъ служилъ передъ этимъ для перевозки скота между Германіей и Америкой, а потому и оказался болѣе присобленнымъ для такой перевозки.

Не надо смѣшивать термины — водоизмѣщеніе и вмѣстимость.

При разсчетахъ часто смѣшиваютъ два совершенно различныхъ термина — *водоизмѣщеніе* (displacement) и вмѣстимость (gross-tonnage) парохода [2]).

Водоизмѣщеніе.

Водоизмѣщеніе корабля — это объемъ вытѣсненной имъ воды, т. е. полный *вѣсъ* корабля; почему водоизмѣщеніе и выражается въ вѣсовыхъ единицахъ — *тоннахъ* (62,028 пуда), а не въ объемныхъ. Эта мѣра и служитъ для характеристики величины военныхъ кораблей.

Чтобы по водоизмѣщенію, выраженному въ тоннахъ, найти объемъ подводной части въ кубическихъ футахъ, слѣдуетъ по-

---

[1]) Я исхожу изъ того положенія, что при недостаткѣ пароходовъ при внезапной перевозкѣ войскъ въ Китай каждый пароходъ былъ использованъ полностью.

[2]) Эта ошибка дѣлается даже въ спеціальныхъ изданіяхъ. Напр., въ изданіи «Военные флоты и морская справочная книжка» эта ошибка повторяется изъ года въ годъ (изданія 1897, 1899 и 1901 года), что необходимо имѣть въ виду пользующимся этой книжкой. Цифры, помѣщенныя въ этой книжкѣ (изд. 1901 г., стр. 837—861), относятся до *вмѣстимости*, а не до *водоизмѣщенія* пароходовъ.

множить его на 35, если корабль плаваетъ въ соленой океанской водѣ, и на 36 — для простой воды.

Вмѣстимость.

Вмѣстимость — это спеціальная мѣра для *купеческихъ* кораблей и представляетъ изъ себя *объемъ* всѣхъ внутреннихъ и закрытыхъ его помѣщеній, въ которыя онъ можетъ принимать грузъ. Это очень важный элементъ купеческаго корабля, такъ какъ обыкновенно онъ фрахтуется, платитъ портовые, маячные и иные сборы (напр. при проходѣ черезъ каналы) — по вмѣстимости. По международному соглашенію, вмѣстимость опредѣляется по особымъ правиламъ Мурсома, которыя приняты и въ Россіи. Изъ вычисленнаго по нимъ объема внутреннихъ помѣщеній вычитаютъ объемы машиннаго и котельнаго отдѣленій, прилегающихъ къ послѣднимъ угольныхъ ямъ и помѣщенія для экипажа. Результатъ выражается въ *регистровыхъ тоннахъ* (регистровый тоннъ равенъ 100 кубич. футамъ).

Тонны вмѣстимости.

Для разсчетовъ надо принимать во вниманіе только вмѣстимость.

Вотъ именно эта вмѣстимость и важна для разсчета числа людей, лошадей и груза, которые можетъ поднять пароходъ, а совсѣмъ не водоизмѣщеніе, которое въ этомъ отношеніи собственно даетъ очень мало указаній[1]). Насколько различны водоизмѣщеніе и вмѣстимость того же корабля, показываетъ слѣдующая табличка:

Элементы. / Названіе и націон. парохода.	Водоизмѣщеніе.	Вмѣстимость.	Ходъ.
«Oceanic» (Англія)	28,500 т.	17,274 т.	20 узл.
«St. Paul» (Америка)	14,000 »	11,629 »	21 »
«Teutonic» (Англія)	12,000 »	9,984 »	20 »
«Москва» (Добровольный Флотъ)	12,050 »	7,267 »	20 »
«Воронежъ» (Добр. Фл.)	10,750 »	5,331 »	12½ »
«Phoenicia» (Германія)	8,500 »	7,412 »	13 »
«Амуръ» (Россія)[1])	1,900 »	1,000 »	ок. 9 »
«Эрикъ» (Данія)[2])	1,850 »	850 »	ок. 8 »

Таблица эта кромѣ того показываетъ, что отношеніе между водоизмѣщеніемъ и вмѣстимостью далеко не постоянно, а потому всѣ расчеты, сдѣланные по водоизмѣщенію, окажутся невѣрными,

[1]) Между тѣмъ, почти всѣ сухопутные писатели при своихъ разсчетахъ ссылаются на водоизмѣщеніе.

[2]) Въ числѣ зафрахтованныхъ для маневровъ 1901 г.

и исправить ихъ умноженіемъ на какой либо постоянный коэфиціентъ нельзя. Да оно и понятно: помѣщенія для людей и груза сравнительно уменьшаются при увеличеніи вѣса и объема, отданнаго, напр., на машину (т. е. при большемъ ходѣ), или на запасы угля (т. е. при большемъ проходимомъ пространствѣ), и усчитать все это крайне трудно.

Вся вмѣстимость не можетъ быть использована для живого груза.

Итакъ всѣ разсчеты должны вестись по вмѣстимости. Понятно однако, что если вся вмѣстимость можетъ быть использована для груза, это непримѣнимо къ людямъ и лошадямъ, которымъ не могутъ быть отведены помѣщенія, лишенныя свѣта и воздуха. Поэтому надо при этихъ разсчетахъ нѣкоторый процентъ съ вмѣстимости скинуть. Процентъ этотъ довольно постояненъ, и въ среднемъ можно его считать равнымъ 27%. Тогда, если раздѣлить использованную вмѣстимость (въ нее я включилъ и *войсковой* грузъ) на число перевезенныхъ людей, то оказывается, что въ среднемъ получится около 3-хъ тоннъ вмѣстимости на человѣка *для дальней перевозки.*

Число тоннъ вмѣстимости на пѣхотинца.

Такимъ образомъ, *чтобы получить число людей, которое можно перевезти (съ войсковымъ грузомъ) на имѣемыхъ пароходахъ, надо сложить ихъ вмѣстимости, взять отъ суммы—73% и полученное число тоннъ вмѣстимости раздѣлить на три. 27% вмѣстимости можетъ быть использовано для груза, сверхъ войскового.*

Среднее число тоннъ использованной вмѣстимости, приходящееся на человѣка, для всѣхъ 20 пароходовъ, участвовавшихъ въ перевозкѣ, оказалось 2,9.

На германскомъ пароходѣ «Phoenicia» (вмѣстимость 7,412 тоннъ) было перевезено 2,000 человѣкъ и 2,000 тоннъ груза. Грузъ какъ разъ и составляетъ 27% отъ вмѣстимости, а людей по вычисленію выходитъ 1,801, т. е. на 199 человѣкъ меньше, чѣмъ ихъ было перевезено въ дѣйствительности.

Для короткихъ перевозокъ, продолжающихся нѣсколько дней, цифры эти могутъ быть значительно измѣнены. Въ этомъ случаѣ на каждаго человѣка, считая тутъ и войсковой грузъ, можно положить отъ $1\frac{1}{2}$ до 2 тоннъ могущей быть использованной вмѣстимости (73% отъ полной).

---

[1]) Въ числѣ зафрахтованныхъ для маневровъ 1901 г.

Число тоннъ вмѣстимости на лошадь.

Основываясь на опытѣ перевозки лошадей германцевъ и англичанъ (1900 г.), можно сказать, что *на каждую лошадь требуется въ среднемъ около 4-хъ тоннъ (4,1) отъ использованной вмѣстимости (73°/o)*. Наименьшая цифра — 3 тонны приходится на германскій пароходъ «Bosnia», что объясняется тѣмъ, что онъ служилъ передъ этимъ для перевозки скота. Наибольшая цифра — 5 тоннъ получилась для англійскихъ пароходовъ.

Цифра эта выведена изъ опыта дальней перевозки; но надо думать, что если для ближней перевозки можно потѣснить людей, едва ли это можно сдѣлать для лошадей. Поэтому будемъ принимать эту цифру постоянной, внѣ зависимости отъ времени перевозки.

Если для простоты скидывать съ вмѣстимости 25°/o, то можно всю вмѣстимость дѣлить прямо на 4.

Напр. въ послѣдней перевозкѣ войскъ на Дальній Востокъ приняло участіе 5 пароходовъ Добровольнаго Флота, общая вмѣстимость которыхъ была 29,676 тоннъ. Раздѣливши это на 4, получимъ 7,419. На самомъ же дѣлѣ было перевезено 6,805 человѣкъ. Чтобы получить болѣе точную цифру, возьмемъ отъ суммы вмѣстимости 73°/o, что составитъ 21,663 тонны, раздѣливъ которыя на 3, получимъ 7,221, т. е. результатъ болѣе близкій къ дѣйствительности. Полученная разница на 416 человѣкъ вполнѣ объясняется тѣмъ, что на одномъ изъ пароходовъ было перевезено 24 орудія, а другой былъ превращенъ уже во вспомогательный крейсеръ, а потому имѣлъ орудія, боевые запасы и усиленный комплектъ команды.

Эти цифры годятся, конечно, только для разсчета перевозки лошадей, но не для перевозки кавалеріи; число конюховъ было по одному на каждые 10 лошадей.

Число тоннъ вмѣстимости на кавалериста.

Исходя изъ выведенныхъ цифръ, можно считать, что *на каждаго кавалериста слѣдуетъ считать около 7 тоннъ вмѣстимости, могущей быть использованной для дальней перевозки, и около 6 тоннъ — для непродолжительной перевозки.*

Число тоннъ вмѣстимости на полевое орудіе.

При разсчетѣ перевозки артиллеріи можно принимать во вниманіе только лошадей и людей, основываясь на вышевыведенныхъ нормахъ. Что же касается до орудій и вообще матеріальной части артиллеріи, то на пароходахъ достаточной величины (начиная примѣрно съ 3,000 тоннъ) она съ избыткомъ помѣстится въ тѣхъ 27°/o отъ вмѣстимости, которыя не могутъ быть использованы для

живого груза. Слѣдуетъ полагать поэтому, *что на каждое орудіе надо считать около 85 тоннъ могущей быть использованной вмѣстимости для дальней перевозки и около 65 тоннъ для непродолжительной перевозки.*

Приложимъ выведенныя нормы на примѣрѣ. Предполагается, что пароходъ Добровольнаго Флота «Петербургъ» (водоизмѣщеніе 9,460 тоннъ, вмѣстимость 5,336 тоннъ) перевезетъ на *короткое разстояніе* (меньше 30 часовъ) 2,971 человѣкъ, 151 лошадь и 16 полевыхъ орудій.

Чтобы это соотвѣтствовало выведеннымъ нормамъ ($1^1/_2$ тонны на человѣка, 4 тонны на лошадь), вмѣстимость его должна быть 6,610 тоннъ. Основываясь на другомъ разсчетѣ ($1^1/_2$ тонны на пѣхотинца и 65 тоннъ на полевое орудіе), вмѣстимость его должна быть 6,780 тоннъ. Такимъ образомъ предполагается, что онъ перевезетъ гораздо больше, чѣмъ допускаетъ его вмѣстимость, а именно предполагается использовать подъ живой грузъ почти всю его вмѣстимость (4,960 и 5,085 тоннъ по первому и по второму разсчету). Отчасти это можетъ быть объяснено тѣмъ, что пароходъ этотъ спеціально приспособленъ для перевозки людей (ходъ его 19 узловъ), а во-вторыхъ и тѣмъ, что, вѣроятно, если не лошадей, то людей предназначается размѣстить очень тѣсно [1]).

Приложимъ еще наши нормы къ произведенному на маневрахъ 1901 г. опыту перевозки войскъ на короткое разстояніе. На восьми пароходахъ (общее изъ водоизмѣщеніе 14,350 тоннъ, а общая вмѣстимость 7,030 тоннъ [2])) было перевезено 3,547 чел. пѣхоты и 12 полевыхъ орудій. Войсковой грузъ (обозы 1-го и 2-го разряда) состоялъ изъ 156 повозокъ. Лошадей было 262 (129 артиллерійскихъ и 133 подъемныхъ). Для перевозки такого десанта по нашимъ нормамъ потребно 6,633 тонны, могущихъ быть использованными (т. е. 73⁰/₀ отъ полной) вмѣстимости. Между тѣмъ, если взять 73⁰/₀ отъ 7,030 тоннъ, мы получимъ, что на данныхъ па-

---

[1]) Норма для парохода «Петербургъ» для перевозки изъ Батума въ Одессу — 2,000 человѣкъ (соглашеніе относительно перевозки воинскихъ чиновъ на пароходахъ Добровольнаго Флота § 6, Цирк. Главн. Штаба № 66, отъ 18 марта 1897). Если сбавить лишнихъ 971 человѣкъ, вмѣстимость окажется 5,154 тонна, т. е. почти соотвѣтствующая дѣйствительности.

[2]) Такой малый процентъ вмѣстимости отъ водоизмѣщенія объясняется тѣмъ, что пароходы всѣ были очень небольшія (самый большой 1,900 тоннъ водоизмѣщенія). Это еще разъ показываетъ, насколько выгодно во всѣхъ отношеніяхъ большое водоизмѣщеніе (стр. 83).

роходахъ можно было использовать лишь 5,135 тоннъ, на самомъ же дѣлѣ использовали почти всю ихъ вмѣстимость (94% вмѣсто 73%). Дѣйствительно, люди были помѣщены до крайности тѣсно (они не имѣли ни наръ, ни коекъ, и спали прямо на палубѣ) въ грузовыхъ трюмахъ, лишенныхъ иллюминаторовъ (боковыхъ окошекъ); даже офицеры помѣщались въ верхнихъ трюмахъ съ самымъ скуднымъ освѣщеніемъ, а часть лошадей была помѣщена на верхней палубѣ. Въ виду того, что вся вмѣстимость была использована для помѣщенія людей, войсковой грузъ, который обыкновенно свободно умѣщается въ 27% вмѣстимости, не могущей быть использованной подъ живой грузъ, пришлось размѣстить главнымъ образомъ на верхней палубѣ. Сравнительно хорошо была помѣщена артиллерія (12 орудій на двухъ транспортахъ, общей вмѣстимостью въ 1,700 тоннъ), но изъ-за этого тѣмъ болѣе тѣсно была помѣщена пѣхота. Напр. на одномъ изъ транспортовъ, вмѣстимостью въ 880 тоннъ, было помѣщено 433 человѣка, 52 лошади и 72 повозки.

Привожу нѣкоторыя цифры, взятыя изъ источниковъ, въ большинствѣ офиціальныхъ [1]), которыя могутъ служить пособіемъ для разсчета количества могущихъ быть перевезенными войскъ.

Необходимое пространство на живые и мертвые военные грузы.

Пространство.

§ 56. Переѣзды водою дѣлятся на 3 категоріи:

а) короткіе — продолжающіеся менѣе 6-ти часовъ.

б) продолжительные — отъ 6 до 30 часовъ.

в) дальніе — болѣе 30 часовъ.

§ 57. При размѣщеніи нижнихъ чиновъ на судахъ, на каждаго человѣка, въ зависимости отъ продолжительности плаванія, должно быть отводимо пространство:

а) при короткихъ переѣздахъ: на палубѣ не менѣе 5½ кв. ф., а въ трюмѣ — не менѣе 5½ кв. ф. площади и 36 кубич. ф. воздуха;

б) при продолжительныхъ переѣздахъ: на палубѣ — не менѣе 10 кв. ф. площади, а въ трюмѣ — не менѣе 10 кв. ф. площади и воздуха отъ 66 до 72 куб. ф.;

в) при дальнихъ переѣздахъ: на палубѣ — 12 кв. ф. площади, а въ трюмѣ отъ 12—14 кв. футъ площади и отъ 72 до 84 куб. ф. воздуха;

---

[1]) Изъ неофиціальныхъ источниковъ я бралъ только такія цифры, которыхъ нѣтъ въ офиціальныхъ.

г) при переправахъ помѣщается на палубѣ среднимъ числомъ около 10 человѣкъ на кв. сажень.

Примѣчаніе. Высота трюмовъ должна быть не менѣе 6 футъ.

§ 58. Лошади помѣщаются на палубѣ судовъ или въ трюмѣ. Для каждой лошади полагается мѣста какъ для трехъ человѣкъ, на палубѣ 30 кв. ф. ($3^1/_4$ ф. въ ширину и 9 ф. въ длину), въ трюмѣ 39—42 кв. фута, при высотѣ трюма не менѣе 7 футъ.

§ 59. Обозъ, войсковыя тяжести и орудія съ зарядными ящиками помѣщаются на тѣхъ же судахъ, на которыхъ перевозятся войска, при чемъ полагается мѣста:

для орудія	45	кв. ф.
» передка	35	» »
» заряднаго ящика и четырехколесной повозки	80	» »
» двухколесной повозки	45	» »

Примѣчаніе. Для выигрыша мѣста дозволяется: оглобли, дышла и колеса повозокъ снимать.

Вѣса.

Вѣсъ эскадрона кавалеріи.

10 офицер. и 150 нижн. чин. съ багажомъ .	25,5	тоннъ.
Провіанта на 1 мѣсяцъ и воды на 14 дней .	25,0	»
160 лошадей со сбруей	95,75	»
Фуража и воды на 1 мѣсяцъ	185,825	»
Итого . .	332,075	тоннъ.

Вѣсъ батарейной батареи.

7 офицер. и 182 нижн. чина съ багажомъ. .	29,4	тоннъ.
Провизіи и воды на недѣлю.	12,8	»
87 лошадей	50,86	»
Фуража на 1 недѣлю	27,5	»
9 лафетовъ	10,9	»
25 орудійныхъ передковъ.	22,8	»
16 заднихъ ходовъ	17,0	»
Обозъ и принадлежности	19,66	»
Итого . .	190,92	тоннъ.

Различные вѣса.

Вѣсъ лошади около . . . . 34 пудовъ.
» сбруи » . . . . 3 »

На лошадь въ день фуража:

Овса	—	пуд. 12	фунт.
Прессованаго сѣна	—	» 10	»
Соломы для подстилки	—	» 4	»
Воды для питья $2^1/_3$ ведра или .	2	пуд. 2	фунт.
Всего въ день на лошадь фуража .	2,7	пуд. —	фунт.

Сколько перевозили войскъ военные транспорты.

Нижеслѣдующія данныя относятся до *непродолжительной перевозки* — не больше двухъ сутокъ. Данныхъ вмѣстимости у меня для нихъ нѣтъ.

Транспортъ *водоизмѣщеніемъ* въ 5,450 тоннъ беретъ: 1,319 человѣкъ, 145 лошадей, 16 орудій полевой артиллеріи (2 батареи) и 3,540 пудовъ войскового груза (1,540 пуд. на долю артиллеріи и 2,000 пуд. на долю пѣхоты).

Идя обратно, по вышеуказаннымъ нормамъ, отъ количества людей и лошадей къ вмѣстимости ($1^1/_2$ тонны на человѣка, 4 тонны на лошадь), и не кладя ничего на матеріальную часть артиллеріи (стр. 272), получимъ — вмѣстимость транспорта около 3,400 тоннъ, что̀ представляетъ изъ себя цифру вполнѣ вѣроятную.

Принимая, вмѣсто нормы для лошадей, норму для полевого орудія (65 тоннъ на орудіе), т. е. считая 1,045 человѣкъ пѣхоты (254 челов. — личный составъ батарей — войдетъ въ норму орудій), 17 лошадей пѣхоты и 16 орудій, получимъ, что вмѣстимость транспорта будетъ около 3,550 тоннъ.

Транспортъ *водоизмѣщеніемъ* въ 5,100 тоннъ беретъ: 1,025 человѣкъ, 109 лошадей, 8 полевыхъ орудій и 3,000 пудовъ войскового груза.

Вычисляя обратнымъ ходомъ вмѣстимость транспорта, получимъ по двумъ способамъ около 2,650 и 2,900 тоннъ. Слѣдовательно полученная малая вмѣстимость объясняется вполнѣ, такъ какъ транспортъ этотъ вооруженъ довольно значительной артиллеріей (4 орудія среднихъ калибровъ и 11 мелкихъ), что̀ вызываетъ необходимость въ большомъ количествѣ судовой команды.

Изъ произведеннаго во время маневровъ 1901 г. опыта перевозки войскъ можно прибавить къ этому слѣдующія цифры:

Военный транспортъ водоизмѣщ. въ 2,250 тоннъ взялъ 615 ч. пѣх.
» » » » 983 » » 219 » »
» » » » 955 » » 292 » »

Сюда не вошелъ войсковой грузъ. Какъ повозки, такъ и подъемныя лошади были перевезены на другихъ судахъ.

Сколько десанта могутъ перевозить военныя суда.

Выше было уже указано, что на военныхъ судахъ десантъ долженъ перевозиться лишь въ случаяхъ исключительной крайности; но на такую крайность разсчитывать все-таки нужно, и не далѣе, какъ въ 1900 году пришлось прибѣгать къ такой перевозкѣ на Дальнемъ Востокѣ (напр. изъ Портъ-Артура въ Таку и во время маневровъ 1901 г.). Конечно, войска могутъ перевозиться на военныхъ судахъ лишь на *короткія* разстоянія, и притомъ почти исключительно только одна *пѣхота*.

При такихъ условіяхъ можно взять на:

Эскадренный броненосецъ, водоизмѣщеніемъ 10,000 — 12,000 тоннъ—отъ 650 до 680 [1]) человѣкъ, 4 лошади и 800 пуд. войскового груза.

Эскадренный броненосецъ водоизмѣщеніемъ 9,000 тоннъ—около 400 чел., 4 лошади и 700 пуд. войскового груза.

Броненосецъ береговой обороны водоизмѣщеніемъ около 4,500 тоннъ—около 110 чел. пѣхоты, безъ войскового груза.

Крейсеръ (броненосный), водоизмѣщеніемъ около 13,000 тоннъ, на переходъ въ 3 — 5 дней можетъ взять батальонъ, въ составѣ около 18 офицеровъ, 700 нижнихъ чиновъ, 60 лошадей и 40 двуколокъ [2]).

Крейсеръ (броненосный)	6,600 т.—	около 600 ч. пѣх.	безъ войскового груза.
» »	6,000 »	» 220 [3]) »	

Крейсеръ (неброненосный) въ 3,000 т.—400 чел., 2 лошади и около 800 пудовъ войскового груза.

Крейсеръ (неброненосный) въ 1,400 т. — 280 чел. и около 400 пуд. войскового груза.

---

[1]) Если желательно десантъ съ броненосца высадить *одновременно* только средствами броненосца, онъ не долженъ превышать одной—полутора ротъ.

[2]) Такой составъ, по мнѣнію лица высокой компетентности, не очень затруднитъ дѣйствіе артиллеріи и дастъ возможность кормить нижнихъ чиновъ; судовые запасы прѣсной воды и средства для опрѣсненія будутъ достаточны. На суточный переходъ такой крейсеръ можетъ взять до 1,500 человѣкъ.

[3]) Такая разница въ числѣ помѣщенныхъ людей при почти одинаковомъ водоизмѣщеніи объясняется, во-первыхъ, тѣмъ, что на первомъ крейсерѣ имѣется крытая батарейная палуба, въ которой и былъ помѣщенъ десантъ, а во-вторыхъ—на послѣднемъ крейсерѣ имѣлось 250 чел. команды сверхъ комплекта.

На случай перевозки войскъ на военныхъ судахъ необходимо имѣть въ военныхъ портахъ особые чаны для прѣсной воды, устанавливаемые на верхней палубѣ, и запасъ досокъ для лошадей и подъ двуколки.

Посуду для обѣда нижніе чины перевозимыхъ войскъ должны имѣть свою.

Размѣщеніе войскъ.

При размѣщеніи войскъ по транспортамъ надо принять за непреложное правило, чтобы находящіяся на каждомъ транспортѣ части были въ полномъ комплектѣ; т. е. не допускать, чтобы, напр., при перевозкѣ полевой артиллеріи люди и пушки были на одномъ транспортѣ, а лошади и запасы снарядовъ на другомъ, или въ пѣхотѣ — люди на одномъ, а войсковое имущество и продовольствіе на первые дни послѣ высадки — на другомъ и т. п. Точно также надо прилагать всѣ старанія, чтобы не разбивать и не перемѣшивать цѣлыхъ частей, т. е. чтобы батальоны, эскадроны и батареи перевозились бы въ цѣломъ комплектѣ. Поэтому очень удобны транспорты, которые по своимъ размѣрамъ могутъ принимать цѣлыя части.

2. Посадка.

Послѣдовательность посадки.

Посадка войскъ на суда производится въ слѣдующей послѣдовательности: сначала грузятся тяжести, обозъ, орудія и воинская кладь, затѣмъ лошади, и наконецъ принимаются люди и ихъ багажъ.

Войска распредѣляются по имѣемымъ пристанямъ по особому росписанію, и, прибывая туда въ назначенные часы, располагаются вдоль пристаней, или по сосѣдству съ ними, на заранѣе обозначенныхъ отличительными знаками мѣстахъ, въ томъ порядкѣ, какъ предполагается ихъ посадка на транспорты.

Личный составъ, руководящій посадкой.

Руководить всей посадкой десанта назначается особый морской офицеръ соотвѣтствующаго чина. На каждой пристани, въ непосредственномъ его подчиненіи, имѣется одинъ морской офицеръ — для завѣдыванія пристанью и одинъ сухопутный,—для установки различныхъ частей войскъ на назначенныхъ имъ мѣстахъ, для своевременной ихъ подачи къ пункту посадки и для наблюденія за тѣмъ, чтобы части ожидали своей очереди въ полномъ порядкѣ, не позволяя людямъ разбрестись и перемѣшаться между собою.

Легче всего посадка будетъ производиться въ томъ случаѣ, если транспорты швартовятся прямо къ пристанямъ.

Для ускоренія посадки можно пароходы швартовать кормами къ пристани, и тогда ихъ помѣстится бо̀льшее число. Также можно пароходы ставить вдоль пристани, одинъ рядомъ съ другимъ и производить посадку людей черезъ рядомъ стоящіе.

Если къ пристани подходитъ только одинъ транспортъ, завѣдующимъ пристанью является завѣдующій транспортомъ морской офицеръ. Если нѣсколько транспортовъ грузятся одновременно, всѣ завѣдующіе транспортами подчиняются офицеру, завѣдующему пристанью.

Въ большинствѣ случаевъ придется десантъ везти на транспорты на шлюпкахъ. Къ этой перевозкѣ привлекаются всѣ имѣющіяся въ порту плавучія средства, шлюпки съ военныхъ судовъ и транспортовъ, а также и всѣ частныя шлюпки, пригодныя для этой цѣли.

Всѣмъ этимъ перевозочнымъ средствамъ составляется подробная опись, съ обозначеніемъ ихъ подъемной способности, которая крупными буквами надписывается на доскѣ, утверждаемой на шестѣ на носу шлюпки. Всѣ шлюпки распредѣляются по транспортамъ и пристанямъ, съ указаніемъ той послѣдовательности, въ которой онѣ должны перевозить грузы. На каждой шлюпкѣ должна быть флюгарка, обозначающая тотъ корабль, для сообщенія съ которымъ предназначена шлюпка.

Всѣ офицеры и нижніе чины на шлюпкахъ подчиняются завѣдующему пристанью, который и слѣдитъ за ихъ нагрузкой, руководствуясь ихъ грузоподъемностью. Ему предоставляется право уменьшать нагрузку шлюпки, въ зависимости отъ состоянія погоды.

Подъемная сила различныхъ перевозочныхъ средствъ.

Обыкновенный десантный ботъ	80 человѣкъ пѣхоты въ полномъ снаряженіи, или 10 лошадей, или 1 орудіе съ передкомъ и 7-ю лошадьми, или 3 повозки безъ лошадей, или 2 парныя повозки съ 4-мя лошадьми, или 4 двуколки съ лошадьми.
Десантный ботъ системы Чамберса	40 чел. пѣхоты.
Десантный ботъ системы Бертона	75 » »

Войсковой катеръ	40 чел. пѣхоты.	
Судовой барказ[1])	75 » »	
» рабочій катеръ	50 » »	
» легкій катеръ	35 » »	
» 6-ти весельный ялъ	12 » »	
Плоты, понтоны и портовыя баржи[2]) обыкновеннаго размѣра около	300 чел. пѣхоты или 40 лошадей.	
Портовыя баржи большого размѣра	до 900 » » » до 12,000 п. груза.	
Баржи въ Таку, принадлежащія Taku lighter C°, отъ	18,000 до 25,000 пудовъ груза.	
Японскія большія фунэ отъ	50 до 100 чел. пѣхоты или отъ 5 » 10 лошадей.	

Распредѣленіе грузовъ на транспортѣ.

При нагрузкѣ слѣдуетъ заботиться о быстротѣ и удобствѣ выгрузки, а потому грузы на транспортѣ слѣдуетъ размѣщать такъ, чтобы при выгрузкѣ можно было доставать тѣ изъ нихъ, которые назначены въ первую очередь.

Для записи и размѣщенія грузовъ назначаются особые офицеры, которые вѣдаютъ и ихъ выгрузкой.

Загроможденіе верхней палубы какъ грузами, такъ и людьми не допускается, чтобы не лишать людей, размѣщенныхъ въ трюмахъ, возможности выхода наверхъ.

Тотчасъ послѣ разсортировки тяжестей на пристани по подъемнымъ кранамъ и по расположеніи обоза на указанныхъ мѣстахъ, лошади изъ орудій и повозокъ выпрягаются. Всѣ передки, зарядные и патронные ящики грузятся, по возможности, съ полною укладкою. На транспортѣ для нихъ отводятся мѣста, ближайшія къ люкамъ, чтобы можно ихъ было выгрузить первыми. Вообще,

[1]) По другимъ свѣдѣніямъ (для всякой погоды):

20 вес. барказъ	68 чел.	изъ нихъ суд. ком. 22 чел.	(1 оф., 1 унт.-офиц.
16 » »	52 »	» » » 18 »	и 20 гребцовъ).
14 » »	40 »	» » » 17 »	
16 » раб. катеръ	48 »	» » » 18 »	
14 » » »	42 »	» » » 16 »	
14 « легк. »	36 »	» » » 16 »	
12 » катера	34—30 »	» » » 14 »	

[2]) Напр., портовая баржа длиной 77 фут., шириной 14½ футовъ беретъ во всякую погоду 283 чел. пѣхоты или 6,000 пуд. груза.

ихъ не слѣдуетъ ставить въ такія мѣста, откуда ихъ трудно будетъ выгрузить. При установкѣ артиллеріи и повозокъ въ трюмахъ ихъ укрѣпляютъ, на случай качки, подкладками подъ колеса, распорками и веревками (найтовами).

Производство посадки людей.

Люди, сѣвшіе на шлюпку, во время пути выполняютъ указанія старшаго морского чина на шлюпкѣ. Сухопутные начальники должны внушить людямъ, что во время пути они не должны перемѣщаться и двигаться. Они должны все время сидѣть смирно, не разговаривая и имѣя ружье вертикально между ногъ; ружья ни въ какомъ случаѣ не допускается имѣть заряженными.

Шлюпки буксируются паровыми катерами, которые по возможности не перевозятъ грузовъ и людей.

Каждой шлюпкѣ назначается опредѣленный бортъ транспорта и номеръ трапа, если ихъ нѣсколько, къ которому онѣ должны приставать.

При слѣдованіи по трапамъ надо слѣдить, чтобы люди шли по трапу на три шага одинъ отъ другого.

Въ бухтахъ и на рейдахъ шлюпки, идущія съ десантомъ, придерживаются праваго берега.

Передъ посадкой всѣ помѣщенія для людей разбиваются на ротные и взводные участки, обозначаемые досками съ надписью. Всѣ койки должны быть перенумерованы. Люди, по указанію особо назначаемыхъ проводниковъ, входятъ въ назначенныя имъ помѣщенія рядами или по одному, подъ командою своихъ офицеровъ, и становятся смирно противъ своихъ участковъ. Тотчасъ же людямъ читаются краткія правила внутренней жизни нижнихъ чиновъ на кораблѣ, а также имъ разъясняется назначеніе предметовъ, предназначенныхъ для ихъ пользованія. Правила эти должны быть развѣшены во всѣхъ помѣщеніяхъ для нижнихъ чиновъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ очень желательно, чтобы они объяснялись между частями, предназначенными для десанта, заблаговременно. Также желательно, чтобы люди еще на берегу заблаговременно были обучены одѣванію спасательныхъ поясовъ.

Нижніе чины остаются во фронтѣ, пока не будутъ всѣ размѣщены. По окончаніи повѣрки они ставятъ ружья и подвѣшиваютъ ранцы и мѣшки на назначенныя для нихъ мѣста. При кратковременныхъ переходахъ, не болѣе трехъ дней, ранцы и мѣшки кладутся на нары и служатъ изголовьемъ.

По окончаніи размѣщенія нижнихъ чиновъ, могутъ занимать свои мѣста и гг. офицеры. Нижніе же чины могутъ послѣ этого

выходить наверхъ, гдѣ особо назначенные люди указываютъ имъ мѣста гальюновъ, мѣсто, гдѣ разрѣшается куреніе табаку, мѣсто для питья и т. п.

Погрузка лошадей.

Лошади грузятся послѣ грузовъ, но до посадки людей.

Передъ погрузкой лошадей слѣдуетъ тщательно осмотрѣть всѣ сходни, стропы и клѣтки для погрузки. Грузовые люки (отверстія) должны быть обложены матами или мѣшками съ овсомъ, парусами, легкими деревянными щитами и т. п.

Въ трюмахъ, на палубахъ подъ лебедками и стрѣлами (кранами) должны быть положены доски или маты.

Съ первыми ботами, везущими лошадей, привозятъ сѣно или солому для подстилки на палубу, чтобы предупредить поврежденіе ногъ лошадей при погрузкѣ. Сѣно раскладываютъ подъ люкомъ, черезъ который грузятъ лошадей, и покрываютъ брезентомъ, образуя родъ тюфяка, на который стравливаютъ (спускаютъ) лошадь.

Лошадь на подъемномъ стропѣ должна подниматься горизонтально и не перевѣшиваться, для чего переднія и заднія шлейки должны быть на достаточной высотѣ и представлять хорошій упоръ.

Лучше лошадей для погрузки вводить въ особый деревянный ящикъ, въ видѣ стойла, который при помощи стрѣлы подымаютъ надъ палубой и затѣмъ опускаютъ въ люкъ.

Еще лучше водить лошадь по сходнямъ, какъ это дѣлали американцы и англичане; но, конечно, если нагрузка производится не съ пристани, все равно на палубу надо подымать лошадь на стрѣлѣ.

Во избѣжаніе поврежденія пугливыхъ и горячихъ лошадей, а также и въ предупрежденіе затягиванія погрузки, рекомендуется:

1) подъемный стропъ одѣвать какъ сѣдло, начиная со спины;

2) при сопротивленіи лошади поднять ей одну изъ переднихъ ногъ;

3) на голову одѣваютъ сложенный башлыкомъ мѣшокъ;

4) приподнявъ слегка лошадь стрѣлой, немного подержать ее, чтобы дать ей время успокоиться;

5) водить на боты и транспорты сначала самыхъ смирныхъ лошадей, поставивъ у входа или у откидываемаго транца (задняя стѣнка бота) двухъ человѣкъ — проводниками;

6) при ночной погрузкѣ лошадь часто пугается своей тѣни, а потому ночью непремѣнно слѣдуетъ одѣвать на голову сложенные башлыкомъ мѣшки. Каждую введенную на ботъ лошадь заклады-

ваютъ задрайкой (перекладиной), которую сейчасъ же укрѣпляютъ чеками; при погрузкѣ стѣнки бота немного расходятся и, если задвижки выскочатъ, среди лошадей можетъ произойти переполохъ.

При нагрузкѣ лошадей на транспортъ, имѣющій нѣсколько трюмовъ, слѣдуетъ грузить ихъ сначала въ верхніе трюмы, а затѣмъ уже въ нижніе; при обратномъ способѣ, пришлось бы закрыть нижніе люки и тѣмъ лишить на время погрузки нижніе трюмы притока воздуха.

3. Пребываніе десанта на транспортѣ.

На каждый транспортъ обыкновенно назначается морской офицеръ, который называется *завѣдующимъ транспортомъ*. Представителемъ перевозимаго на транспортѣ десанта является *начальникъ эшелона*.

Отношенія между начальниками эшелона и завѣдующими транспортами.

Всѣ сношенія завѣдующаго транспортомъ съ войсками эшелона дѣлаются черезъ начальника эшелона. Всякое сношеніе чиновъ десанта со служащими на пароходѣ можетъ быть только черезъ завѣдующаго транспортомъ. По пріемѣ десанта, завѣдующій транспортомъ, по соглашенію съ начальникомъ эшелона, назначаетъ дежурныхъ, караулъ и рабочій нарядъ.

Завѣдующій транспортомъ долженъ удовлетворять просьбы чиновъ десанта, если все просимое въ предѣлахъ возможнаго и при этомъ не явится ущерба для успѣха предпринятаго дѣла. Если, въ силу непредвидѣнныхъ обстоятельствъ, пришлось бы транспорту остаться въ морѣ одному и быть атакованнымъ, завѣдующій транспортомъ принимаетъ командованіе и ему предоставляется право утилизировать всякое оружіе и полевую артиллерію, имѣемыя на транспортѣ.

Отношенія начальника эшелона къ личному составу пароходовъ Добровольнаго Флота.

При перевозкѣ на судахъ Добровольнаго Флота, на которые обыкновенно завѣдующіе транспортомъ не назначаются, начальники эшелоновъ[1]) обязаны относиться къ командирамъ пароходовъ съ надлежащимъ уваженіемъ и довѣріемъ, памятуя, что командиры пароходовъ Добровольнаго Флота являются не только начальниками и хозяевами пароходовъ, но, будучи флотскими офицерами, въ большинствѣ — дѣйствительной службы, требуютъ вполнѣ

[1]) Инструкція начальнику эшелона нижнихъ чиновъ, перевозимыхъ на морскихъ судахъ между Одессой и Владивостокомъ, §§ 5, 8, 9 и 11 (Цирк. Главнаго Штаба № 60, отъ 28-го февраля 1896 г.)

уважительнаго отношенія, какъ русскіе офицеры. Старшій офицеръ, являясь ближайшимъ помощникомъ командира, всегда будетъ идти рука объ руку съ эшелоннымъ начальникомъ, слѣдя, по своей обязанности, за чистотой и порядкомъ на пароходѣ. Ревизоръ имѣетъ ближайшее завѣдываніе всей хозяйственной частью, въ томъ числѣ и довольствіемъ нижнихъ чиновъ. Желательно, чтобы эшелонные начальники, часто неопытные въ дѣлѣ дальнихъ перевозокъ, пользовались бы совѣтами этихъ лицъ.

Въ чемъ заключается трудность дальняго плаванія для нижнихъ чиновъ десанта.

Трудность дальняго плаванія заключается: а) въ сравнительной скученности размѣщенія нижнихъ чиновъ, способствующей порчѣ воздуха и зараженію людей и жилья; б) въ чрезвычайной продолжительности безпрерывнаго плаванія — отъ 45 до 60 дней, что развиваетъ среди людей скуку и нравственную усталость; в) въ непривычной русскому человѣку тропической жарѣ, способствующей сильному выпотѣнію, загрязненію тѣла и появленію особой тропической сыпи, и г) въ быстромъ переходѣ отъ жары къ холоду, влекущемъ за собой весьма частыя и сильныя простуды. Нерѣдко, при подходѣ къ Одессѣ и къ Владивостоку зимой, термометръ въ 2—3 дня падаетъ съ $+20$ и 24^0 R на -5 и -10^0 R.

Обязанности эшелоннаго начальника.

Имѣя въ виду все вышеизложенное, каждый офицеръ, особенно же эшелонный начальникъ, обязанъ, пользуясь участіемъ и, гдѣ нужно, разрѣшеніемъ судового начальства, принимать всѣ мѣры для облегченія трудностей плаванія, для чего необходимо принять къ руководству нижеслѣдующее: 1) Необходимо поддерживать хорошую вентиляцію въ трюмныхъ помѣщеніяхъ, открывая, какъ только возможно (когда нѣтъ холода или большой качки), всѣ иллюминаторы; если нельзя пользоваться ими, слѣдуетъ вентилировать черезъ люки или пускать въ ходъ паровую или электрическую вентиляцію [1]). Для мытья палубы, трюмовъ и другихъ помѣщеній должны ежедневно наряжаться люди въ распоряженіе старшаго офицера на пароходѣ въ томъ числѣ, какое признано будетъ нужнымъ, на пароходахъ Добровольнаго Флота — судовымъ начальствомъ, а на остальныхъ — завѣдующимъ транспортомъ. 3) Люди должны смотрѣть на этотъ дальній переѣздъ какъ вообще на службу. Для того, чтобы не развилась среди перевозимыхъ нижнихъ чиновъ скука и апатія, весьма вредно отзывающаяся на здоровьѣ перевозимыхъ войскъ, необходимы еже-

[1]) Все это должно дѣлаться лишь съ разрѣшенія судового начальства.

дневныя систематическія занятія: а) уборка судна; б) словесныя занятія: съ новобранцами по уставу, а со всѣми вообще нижними чинами—бесѣды офицеровъ и священника по поводу ближайшихъ явленій природы и описанія встрѣчаемыхъ мѣстъ и людей, что всегда очень интересуетъ нижнихъ чиновъ; в) физическія упражненія, въ видѣ гимнастики или неопасныхъ работъ на суднѣ, должны производиться и поощряться насколько возможно. 4) На чистоту тѣла людей, ихъ бѣлья и одежды, палубы, отхожихъ мѣстъ и вообще всѣхъ помѣщеній должно быть обращено самое строгое вниманіе: какъ только позволитъ погода, люди должны обливаться; необходимо слѣдить, чтобы никто отъ этого не уклонялся; грязнаго бѣлья не должно быть нигдѣ,—для мытья его пароходная администрація предоставляетъ обыкновенно всякія удобства. Люди должны быть всегда выстрижены, акуратно и чисто одѣты; неряшливый, грязный видъ не можетъ быть терпимъ. 5) Тѣлесные осмотры, особенно послѣ выхода изъ конечныхъ портовъ, должны производиться возможно чаще. 6) Если на пароходѣ ѣдетъ священникъ, то, по распоряженію судового начальства, совершаются богослуженія. Во всякомъ же случаѣ общая вечерняя молитва ежедневно и утренняя по праздникамъ — обязательны. 7) При переходѣ отъ жары къ холоду люди должны быть заблаговременно предувѣдомлены. Насколько спанье на палубѣ въ жаркое время должно поощряться, настолько же во время холода—воспрещаться. 8) Поддержаніе среди нижнихъ чиновъ присущаго войскамъ порядка и воинской дисциплины при дальнемъ плаваніи крайне необходимо и для людей и для дѣла благотворно.

Пѣніе, музыка и пляска нижнихъ чиновъ, когда это не мѣшаетъ судовому начальству, должны въ возможной степени поощряться.

Всѣ люди должны быть подготовлены на случай тревоги: боевой, пожарной и водяной (если пароходъ получитъ подводную пробоину, напр. вслѣдствіе удара о подводный камень). Люди должны быть выучены одѣванію спасательныхъ поясовъ.

Слѣдуетъ прежде всего внушить людямъ, что въ случаѣ тревоги или какого либо несчастья они должны смотрѣть на командирскій мостикъ, откуда получатъ всѣ приказанія отъ своего начальства, безъ чего не имѣютъ права суетиться или что либо предпринимать. Слѣдуетъ нѣсколько разъ продѣлывать различныя тревоги, чтобы люди привыкли занимать назначенныя имъ по этимъ тревогамъ мѣста.

Нужно разъяснить чинамъ десанта, что: 1) бортовые иллюминаторы (круглыя окна) безъ приказанія не открываются; 2) курить разрѣшается только въ указанныхъ для сего мѣстахъ, причемъ закуриваніе обязательно отъ фитиля, а никоимъ образомъ не посредствомъ спичекъ; 3) посѣщеніе командирскаго мостика всѣмъ чинамъ десанта воспрещается; 4) не позволяется, безъ приказанія, лазить на мачты, марсы и шлюпки; 5) воспрещается спать гдѣ бы то не было, кромѣ указанныхъ мѣстъ, и свѣшиваться за бортъ и черезъ люки; 6) кромѣ указанныхъ мѣстъ, не разрѣшаются громкіе разговоры, пѣніе и музыка; 7) слѣдуетъ бережливо расходовать прѣсную воду; 8) въ случаѣ недостатка прѣсной воды слѣдуетъ умываться соленой; 9) плевать, сморкаться и бросать на палабу окурки, мусоръ и объѣдки строго воспрещается,— для этого имѣются особыя кадки; 10) во время стоянокъ транспорта на якорѣ, *никто* не можетъ приглашать на транспортъ постороннихъ лицъ безъ разрѣшенія завѣдывающаго транспортомъ.

Уходъ за лошадьми во время перехода.

Рекомендуется во время перехода дачу овса уменьшить до 2-хъ гарнцевъ и поить лошадь 4—5 разъ въ сутки. Болѣе обильная дача овса можетъ быть вредна для лошадей при неподвижномъ ихъ положеніи.

Температура при пойкѣ лошадей должна быть та, которая ихъ окружаетъ, для чего слѣдуетъ воду въ случаѣ нужды подогрѣвать.

Температура помѣщенія для лошадей желательна отъ 7° до 12° R, для чего можно пользоваться рефрижераторомъ.

Трюмы и палубы должны постоянно содержаться въ крайней чистотѣ, за которой непосредственно обязаны слѣдить дежурные по конюшнѣ.

Если замѣтятъ, что лошадь укачиваетъ, что проявляется тѣмъ, что̀ она сильно раскачивается, полезно класть ей на голову мокрую тряпку.

Если лошадь отъ неподвижности устаетъ, или заболѣваетъ, полезно ее поднять на ея поясѣ и оставить на нѣкоторое время въ висячемъ положеніи. Если транспортъ устроенъ такъ, что во всѣхъ люкахъ имѣются удобныя сходни, полезно такихъ лошадей выводить на верхнюю палубу для прогулки.

Наблюденіе за температурой и вентиляціей очень важно. Напримѣръ, на пароходѣ «Ness», на которомъ германцы везли въ 1900 г. изъ Австраліи *первую* партію лошадей въ Китай, вслѣд-

ствіе возвышенной температуры въ помѣщеніяхъ и отсутствія искусственной вентиляціи, изъ 586 лошадей по дорогѣ пало 300 головъ, т. е. болѣе половины. На второмъ пароходѣ изъ 890 лошадей пало 74, на третьемъ изъ 600 лошадей—37, а послѣ того потери лошадей были и того меньше. У американцевъ, у которыхъ лошадиные транспорты были особенно тщательно устроены (стр. 263), на транспортѣ «Athenian», напр., изъ 500 лошадей пало только 2.

4. Пребываніе десанта на военномъ кораблѣ.

Выборки изъ Морского Устава съ соотвѣтствующими разъясненіями тѣхъ статей, знаніе которыхъ можетъ быть полезно чанамъ десанта. Цифры показываютъ нумера статей.

1136. Сухопутныя войска, назначенныя для перевоза на эскадрѣ, распредѣляются на корабли оной по взаимному соглашенію флагмана и начальника сихъ войскъ. Со шлюпками, назначенными для принятія войскъ, отправляются съ каждаго корабля одинъ изъ вахтенныхъ начальниковъ и нѣсколько офицеровъ, по усмотрѣнію командировъ; а со всей эскадры, для общаго надзора, назначается одинъ штабъ-офицеръ. Самая погрузка и перевозка войскъ производится по предварительно сдѣланному разсчету, подъ наблюденіемъ и отвѣтственностью флотскихъ офицеровъ. Высадка десанта съ флота производится по тѣмъ же правиламъ. **О десантѣ.**

1137. Генералы и офицеры десантныхъ войскъ размѣщаются на кораблѣ, по распоряженію командира, сообразно ихъ чинамъ, при чемъ соблюдаются, по возможности, правила, изложенныя въ ст. 1130 [1]). Нижніе чины помѣщаются по усмотрѣнію командира. Командиръ особенно заботится о чистотѣ воздуха въ помѣщеніи,

---

[1]) **1130.** Пассажиры размѣщаются па кораблѣ по назначенію командира, который, сообразно званію ихъ, приказываетъ отвести имъ помѣщеніе, руководствуясь, по возможности, постановленіями, содержащимися въ главѣ 11 сего раздѣла, и стараясь притомъ не стѣснять своихъ офицеровъ. Въ особенныхъ случаяхъ онъ имѣетъ право уступать свою собственную каюту.

Глава 11-я **1111.** При распредѣленіи каютъ соблюдается нижеслѣдующій порядокъ: 1. старшій офицеръ, *а)* старшіе два судовые флотскіе офицера, *б)* штабъ-офицеры флотскіе, штурманскіе, морской артиллеріи, состоящіе по адмиралтейству, старшіе инженеръ-механики и старшіе медики штабъ-офицерскаго чина: 2. *а)* ревизоръ и вахтенные начальники, *б)* старшіе офицеры: штурманскій и

отведенномъ для десантныхъ войскъ, и о томъ, чтобы для больныхъ изъ десанта, въ случаѣ недостатка мѣста въ корабельномъ лазаретѣ, было отведено удобное по возможности помѣщеніе.

1138. Вмѣстѣ съ отводомъ помѣщенія для чиновъ десантныхъ войскъ, командиръ назначаетъ мѣста для ихъ оружія, ящиковъ и вообще ихъ вещей, заботясь въ особенности, чтобы зарядные ящики были поставлены въ мѣстахъ безопасныхъ и чтобы были надежно укрѣплены. При погрузкѣ и выгрузкѣ сихъ предметовъ принимаются возможныя мѣры для предохраненія ихъ отъ подмочки и поврежденія.

1139. Всѣ чины десантныхъ войскъ вполнѣ подчиняются морскимъ постановленіямъ и установленному на кораблѣ порядку, отнюдь не вмѣшиваясь ни въ какія распоряженія по управленію кораблемъ. Въ случаѣ нарушенія кѣмъ либо изъ десанта предписанныхъ правилъ, командиръ обращается къ старшему изъ находящихся на кораблѣ сухопутныхъ чиновъ съ требованіемъ взыскать съ виновнаго по морскимъ законамъ. Подобное требованіе должно быть исполнено немедленно и безпрекословно. Въ важныхъ случаяхъ командиръ, сверхъ того, доноситъ объ этомъ флагману.

1140. Для сбереженія здоровья и для занятія нижнихъ чиновъ десанта, они росписываются, по усмотрѣнію командира корабля, на вахты и принимаютъ участіе, по мѣрѣ возможности, въ корабельныхъ работахъ, а для надзора за ними чередуются между собою сухопутные оберъ-офицеры.

1141. При тревогѣ чины десантныхъ войскъ росписываются, по усмотрѣнію командира, для замѣщенія выбывшихъ, къ орудіямъ, по абордажнымъ партіямъ, къ переноскѣ раненыхъ и т. д., при чемъ имъ объясняется, что̀ каждому изъ нихъ должно дѣлать.

артиллерійскій оберъ-офицерскихъ чиновъ, *в*) прочіе лейтенанты, *г*) капитаны и штабсъ-капитаны корпуса штурмановъ и остальныхъ морскихъ службъ, прочіе инженеръ-механики и медицинскіе чины IX класса; 3. *а*) мичманы, *б*) оберъ-офицеры оставные морскихъ службъ и медицинскіе чины остальныхъ классовъ; 4. старшій боцманъ, нестроевые чины въ составѣ экипажа, какъ-то: шхиперъ комиссаръ, содержатель по механизму, учитель музыки, лекарскій помощникъ и проч., а также боцманъ. Въ каждой изъ упоминутыхъ категорій лица размѣщаются по старшинству чиновъ.

1142. Во все время пребыванія своего на кораблѣ, офицеры и нижніе чины, къ составу десанта принадлежащіе, довольствуются: офицеры столомъ въ соотвѣтственной ихъ званію каютъ-компаніи, за счетъ причитающихся имъ по положенію пассажирскихъ денегъ, а нижніе чины морскою провизіею.

1143. Лошади десанта, за неимѣніемъ особенно устроенныхъ для нихъ транспортовъ, могутъ помѣщаться, въ случаѣ нужды, въ маломъ числѣ, въ особенныхъ стойлахъ, если таковыя имѣются, въ мѣстахъ, указанныхъ командиромъ.

1144. При погрузкѣ лошадей на шлюпки и выгрузкѣ съ оныхъ принимаются особыя предосторожности, какъ-то: дѣлается настилка и т. п. Для сихъ лошадей должно стараться имѣть по возможности прессованное сѣно.

1235. Если лицо военно-сухопутнаго вѣдомства будетъ имѣть подъ своимъ начальствомъ морскія силы, то этому лицу при посѣщеніи корабля отдаются всѣ флагманскія почести (ст. 1228, 1229 и 1231) [1]) и при съѣздѣ съ корабля салютъ по чину, въ высшей мѣрѣ, означенной въ статьѣ 1233 [2]). Мѣстнымъ Генералъ-Губер- **О почестяхъ лицамъ не морской службы.**

---

[1]) **1228.** При посѣщеніи какого нибудь корабля флагманомъ для офиціальнаго смотра, командиръ принимаетъ его у параднаго входа, со строевымъ рапортомъ, а вслѣдъ за нимъ является и вахтенный начальникъ и рапортуетъ изустно. Офицеры и команда должны быть выстроены во фронтъ. При отъѣздѣ флагмана, офицеры и команда для провожанія его заблаговременно становятся опять во фронтъ и, когда катеръ отдалится отъ борта, производится салютъ, подобающій чину и должности отъѣзжающаго, если на томъ же рейдѣ нѣтъ другого флагмана, старшаго его въ чинѣ.

1229. Всѣмъ вообще флагманамъ и лицамъ адмиральскихъ чиновъ при посѣщеніи корабля не для офиціальнаго смотра или инспекціи, полагаются тѣ же почести, которыя присвоены флагману въ силу предыдущей статьи, съ тою разницею, что если на кораблѣ производится работа,—во фронтъ становятся только люди, свободные отъ оной; отъ обѣда или отдыха команда не отрывается, и при отъѣздѣ съ корабля салюта не производятъ. Если при этомъ на кораблѣ находится адмиралъ старше чиномъ прибывшаго, то почести ограничиваются вызовомъ караула и фалрепныхъ и командѣ приказывается стоять смирно, а командиръ и вахтеный начальникъ не рапортуютъ.

Примѣчаніе. Вообще, когда поднятъ флагъ отдыха (длинный треугольникъ съ бѣлыми и синими вертикальными полосами), почести ограничиваются вызовомъ караула и фалрепныхъ и встрѣчею какъ сказано въ ст. 1231. Сверхъ того, въ случаяхъ, указанныхъ въ этой статьѣ и въ ст. 1231, офицеры освобождаются отъ вызова на верхъ во время, назначенное для ихъ стола.

[2]) Полному генералу . . . . 17 выстрѣловъ.
Генералъ-лейтенанту . . . . 15 »
Генералъ-маіору . . . . 13 »

наторамъ, которымъ присвоенъ брейдъ-вымпелъ, офиціально посѣщающимъ корабль, при тѣхъ же почестяхъ, салютуютъ, при съѣздѣ, по чину, по статьѣ 1238. При послѣдующихъ въ томъ же году посѣщеніяхъ, этимъ лицамъ съ того же корабля не салютуютъ. Остальнымъ лицамъ военно-сухопутнаго вѣдомства почести ограничиваются пріемомъ на кораблѣ.

1231. Почести посторонним военнымъ чинамъ морского вѣдомства ограничиваются слѣдующимъ пріемомъ на кораблѣ: при посѣщеніи корабля лицами генеральскихъ чиновъ, офицеры и свободная команда становятся во фронтъ. Флагманъ лично встрѣчаетъ и провожаетъ всѣхъ старшихъ и равныхъ ему чиномъ; прочихъ штабъ-офицеровъ, а также командировъ кораблей оберъ-офицерскаго чина встрѣчаетъ и провожаетъ старшій офицеръ, а всѣхъ остальныхъ вахтенный начальникъ. Командира своего корабля принимаетъ старшій офицеръ, при чемъ всѣ остальные офицеры и всѣ свободные отъ работъ люди выстраиваются во фронтъ. Отъ спуска до подъема флага офицеры и команда отъ вызова во фронтъ освобождаются.

Примѣчаніе. По прибытіи и съѣздѣ съ корабля какъ адмиральскихъ, такъ и другихъ чиновъ въ штатскомъ платьѣ почести ограничиваются вызовомъ фалрепныхъ.

1234. Генералъ-Фельдмаршалу, Главнокомандующему и военному министру, при посѣщеніи кораблей, кромѣ флагманскихъ почестей, производятъ салютъ въ размѣрѣ, опредѣленномъ статьею 1238.

1238. Салюты, производимые чинамъ не морской службы, суть слѣдующіе:

Генералъ-Фельдмаршалу и главнокомандующему	19	выстр.
Военному министру	17	»
Полнымъ генераламъ	16	»
Генералъ-лейтенантамъ	13	»
Генералъ-маіорамъ	11	»

1191. Всѣ салюты, поименованные въ этомъ раздѣлѣ Устава, производятся: при встрѣчѣ на ходу въ море — отъ восхода до захода солнца; въ портахъ же, на рейдахъ и вообще когда одно

изъ судовъ на якорѣ — отъ подъема флага (8 час. утра) до его спуска.

Во время Богослуженія салюты не производятся.

1194. Салюты производятъ только корабли I и II ранговъ. Минные крейсеры, миноносцы и транспорты салютовъ не производятъ. Если по какому нибудь случаю корабль, отъ котораго ожидается салютъ, не можетъ произвести его, то объ этомъ должно быть немедленно заявлено кому слѣдуетъ.

1259. Фалрепные [1]) назначаются для встрѣчи пріѣзжающихъ на корабль лицъ офицерскихъ чиновъ или пользующихся офицерскими правами и для провожанія съ него отъѣзжающихъ какъ во время стоянки на якорѣ, такъ и на ходу.

1262. Къ навѣснымъ трапамъ назначаются какъ на якорѣ, такъ и въ ходу всегда только два фалрепныхъ, которые становятся по обѣ стороны входа.

1263. Къ параднымъ трапамъ фалрепные ставятся: по два человѣка на палубѣ у входа и по два на каждой укрѣпленной за бортомъ площадкѣ трапа.

1264. Полное число фалрепныхъ становится тѣмъ лицамъ, которымъ караулы отдаютъ честь. Остальнымъ лицамъ ставятъ только двухъ верхнихъ фалрепныхъ.

1105. Флагманы, командиры кораблей, старшіе офицеры, лица штабъ-офицерскихъ чиновъ, офицеры, имѣющіе георгіевскій крестъ, и корабельные священники пристаютъ къ кораблю и съѣзжаютъ съ онаго съ правой стороны, а всѣ другія лица съ лѣвой.

> *Примѣчаніе.* Военные и гражданскіе чинѣ пользуются въ этомъ отношеніи правомъ наравнѣ съ флотскими офицерами соотвѣтствующаго чина [2]).

923. Во время богослуженія не отдаются никакія почести начальствующимъ лицамъ, а также пріѣзжающимъ на корабль и

---

[1]) Нижніе чины, которые ставятся къ трапу въ видѣ почести.

[2]) Во время отсутствія флагмана или командира корабля (если корабль не флагманскій), при приставаніи къ послѣднему адмираловъ или генераловъ вахтенный начальникъ спускается на нижнюю площадку трапа и предупреждаетъ прибывшихъ объ отсутствіи вышеупомянутыхъ чиновъ (Инст. вахт. нач-ку § 47).

съѣзжающимъ съ него особамъ, но вахтенный начальникъ предваряетъ ихъ, что идетъ божественная служба. Это правило не относится до наружныхъ часовыхъ и фалрепныхъ, которые и во время богослуженія отдаютъ честь, по установленнымъ правиламъ.

Примѣчаніе. Фалрепные вызываются безъ свистковъ.

928. Для означенія начала каждой божественной службы, кромѣ частныхъ службъ, упомянутыхъ въ статьѣ 926 (см. ниже, стр. 300), на кораблѣ поднимается молитвенный флагъ [1]), который спускается по окончаніи богослуженія.

О русскомъ военномъ флагѣ.

1284. Военный флагъ—бѣлый флагъ съ синимъ Андреевскимъ крестомъ почитается какъ знамя въ полку и всѣ служащіе на кораблѣ должны охранять этотъ флагъ до послѣдней капли крови, какъ хоругвь русскаго Государя. Военный флагъ на корабляхъ поднимается на гафелѣ [2]) или кормовомъ флагштокѣ [3]).

1285. Военный флагъ носится отъ 8 часовъ утра до захода солнца какъ на якорѣ, такъ и въ ходу. Въ ненастную погоду позволяется его спускать, но если въ это время встрѣтится другой корабль, русскій или иностранный, подъ флагомъ, то флагъ должно немедля поднять и, когда онъ будетъ подержанъ достаточное время, чтобы онъ могъ быть разсмотрѣнъ, позволяется его снова спустить.

1286. Отъ захожденія солнца до 8 часовъ утра, флагъ поднимается: 1) при выходѣ съ рейда, на которомъ есть крѣпость или стоятъ военные корабли, причемъ флагъ опять спускается по удаленіи съ рейда; 2) при входѣ на рейдъ, при тѣхъ же обстоятельствахъ; когда корабль станетъ на якорь, флагъ немедленно спускается; 3) стоя на рейдѣ, когда другой военный корабль приходитъ на него или уходитъ; флагъ спускается, когда этотъ корабль станетъ на якорь или по удаленіи его съ рейда; 4) при встрѣчѣ въ морѣ съ кораблемъ подъ флагомъ, при чемъ исполняется сказанное въ предыдущей статьѣ.

---

[1]) Четыреугольный, бѣлый, съ краснымъ крестомъ посрединѣ. Поднимается обыкновенно на вершинѣ средней мачты, если ихъ три, и на задней, если ихъ двѣ.

[2]) См. верхній рис. № 54, на 95 стр. («Громобой»).

[3]) См. рис. на стр. 89.

1287. Во время боя, въ виду непріятеля, военный флагъ поднимается не только на гафелѣ, но и на мачтахъ, днемъ и ночью.

1288. Флагъ поднимается и спускается всегда слѣдуя старшему, а въ отдѣльномъ плаваніи по личному приказанію командира.

Примѣчаніе. Въ отвѣтъ на салютованіе флагомъ, флагъ приспускается соотвѣтственно сдѣланному салюту.

1290. Военный флагъ носятъ всѣ корабли Императорскаго военнаго флота, состоящіе подъ командою морского офицера.

1291. Кораблямъ, за оказанные въ сраженіи подвиги, жалуется Георгіевскій флагъ. По настоящее время флагъ этотъ пожалованъ: 1) кораблю «Азовъ», за подвиги, оказанные въ Наваринскомъ сраженіи, подъ командой капитана Лазарева, и поднимается кораблями, носящими имя «Память Азова», и 2) бригу «Меркурій»—за бой подъ начальствомъ капитана Казарскаго съ двумя турецкими кораблями и поднимается кораблями, носящими имя «Память Меркурія».

1292. Гюйсъ—красный флагъ съ синимъ Андреевскимъ крестомъ, окаймленнымъ бѣлыми полосками, и съ бѣлымъ прямымъ поперечнымъ крестомъ.

1293. Гюйсъ, поднятый на носовомъ флагштокѣ, вмѣстѣ съ военнымъ кормовымъ флагомъ означаетъ военный россійскій корабль первыхъ двухъ ранговъ; прочія суда могутъ поднимать гюйсъ на носу только по особому распоряженію высшаго морского начальства. Гюйсъ поднимается отъ 8 часовъ утра до вечерней зари, вмѣстѣ съ кормовымъ флагомъ, но только во время якорной стоянки.

Примѣчаніе. Комендантамъ приморскихъ крѣпостей, во время ихъ разъѣздовъ на гребныхъ судахъ, предоставляется носить гюйсъ на кормовомъ флагштокѣ.

1296. Флагъ главнокомандующаго флотомъ или главнокомандующаго войсками, если послѣдній имѣетъ подъ своимъ начальствомъ и морскую часть,—бѣлый флагъ съ синимъ Андреевскимъ крестомъ, имѣющій по серединѣ гюйсъ. Онъ означаетъ присутствіе Главнокомандующаго и поднимается и спускается по его личному приказанію. Мѣсто его на гротъ-мачтѣ [1]), но онъ можетъ

---

[1]) Средней мачтѣ, если ихъ три, и задней, если ихъ двѣ.

быть поднимаетъ и на носовомъ флагштокѣ шлюпки. Салютъ ему состоитъ изъ девятнадцати выстрѣловъ.

Примѣчаніе. Стеньговымъ [1]) флагамъ лицъ, упомянутыхъ въ настоящей статьѣ, когда флаги эти въ предѣлахъ водъ прибрежья мѣстности, состоящей въ ихъ вѣдѣніи, подняты не на военныхъ судахъ, слѣдуетъ салютовать согласно сей статьѣ; для лица же, флагу котораго салютуютъ съ военнаго корабля, обязательно тотчасъ отвѣчать троекратнымъ приспусканіемъ своего стеньговаго флага.

1297. Флагъ командующаго флотомъ — бѣлый съ синимъ Андреевскимъ крестомъ, имѣющій въ крыжѣ (лѣвый верхній уголъ флага) гюйсъ. Онъ подлежитъ правиламъ, изложеннымъ въ 1296 статьѣ. Этому флагу производится салютъ въ семнадцать выстрѣловъ.

1298. Флагъ Генераловъ военно-сухопутной службы, имѣющихъ подъ своей командой морскую часть — бѣлый съ синимъ Андреевскимъ крестомъ и въ бѣломъ крыжѣ четыре соприкасающіеся якоря, расположенные діагонально, рымами къ угламъ; флагъ этотъ поднимается на носовомъ флагштокѣ шлюпки и ему никакого салюта не полагается.

О вымпелахъ.

1325. Судамъ русскаго военнаго флота присвоены вымпела [2]) двухъ родовъ: *а)* общій и *б)* Георгіевскій. Общій вымпелъ носятъ всѣ корабли русскаго военнаго флота, кромѣ тѣхъ, которымъ присвоенъ Георгіевскій вымпелъ. Георгіевскій вымпелъ носятъ всѣ корабли гвардейскаго экипажа и тѣ корабли, которымъ пожалованъ Георгіевскій военный флагъ.

1326. Вымпелъ поднимается при началѣ кампаніи и носится постоянно во всю кампанію, и на рейдѣ и въ ходу, въ хорошую и дурную погоду и спускается только съ окончаніемъ кампаніи. На корабляхъ, гдѣ есть какой либо стеньговой флагъ или брейдъ-вымпелъ [3]), вымпелъ не поднимается. Суда, которымъ не присвоенъ военный флагъ, вымпела не поднимаютъ.

1327. Вымпела носятся, кромѣ того, командирами кораблей и флагъ-капитанами на носовомъ флагштокѣ шлюпки.

---

[1]) Поднимающимся на вершинѣ мачты.

[2]) Небольшой военный флагъ, который оканчивается длинной бѣлой лентой, съ косицами. Онъ поднимается всегда на гротъ-мачтѣ.

[3]) Т. е. на тѣхъ корабляхъ, на которыхъ находится начальствующее лицо, имѣющее право на наружный знакъ отличія.

274. Командиру корабля Его Императорскаго Величества ввѣряется охраненіе чести русскаго флага. Всѣ служащіе на кораблѣ вполнѣ подчинены командиру, который въ своихъ дѣйствіяхъ и распоряженіяхъ руководствуется закономъ и предписаніями начальства и требуетъ того же отъ своихъ подчиненныхъ, неослабно поддерживая на кораблѣ строгую военную дисциплину. **Командиръ корабля.**

374. Старшій офицеръ есть главный помощникъ командира по командованію кораблемъ и непосредственный блюститель дисциплины. Ему подчинены всѣ служащіе на кораблѣ. **Старшій офицеръ корабля.**

375. Въ отсутствіи командира, старшій офицеръ, а гдѣ таковаго не положено, то старшій изъ флотскихъ офицеровъ остается командующимъ и потому въ этомъ случаѣ власть, права и отвѣтственность командира переходятъ на него.

Старшіе флотскіе офицеры на корабляхъ поочереди стоятъ вахту и называются вахтенными начальниками. Къ вахтенному начальнику обыкновенно слѣдуетъ обращаться за всѣми объясненіями и недоразумѣніями. **Вахтенный начальникъ.**

416. Вахты распредѣляются слѣдующимъ образомъ. При четырехъ вахтахъ: съ 8 часовъ утра до часа пополудни, съ часа пополудни до 7 часовъ вечера, съ 7 часовъ вечера до полуночи, съ полуночи до 4 часовъ утра, съ 4 часовъ утра до 8 часовъ утра.

При пяти вахтахъ: съ 8 часовъ утра до часа пополудни, съ часа пополудни до 4 часовъ дня, съ 4 часовъ дня до 8 часовъ вечера, съ 8 часовъ вечера до полуночи, съ полуночи до 4 часовъ утра и съ 4 часовъ утра до 8 часовъ утра.

430. Вахтенный начальникъ, стоя на вахтѣ, отвѣчаетъ во все это время за безопасность корабля, за содержаніе его въ постоянной исправности, за соблюденіе порядка корабельной службы и за исполненіе всѣхъ приказаній командира и старшаго офицера. Для этого ему подчиненъ караулъ и находящіеся на вахтѣ офицеры, воспитанники и нижніе чины.

Примѣчаніе. Вахтенные офицеры на якорѣ должны быть всегда въ кортикахъ. Въ плаваніи же, или когда всѣ офицеры находятся при сабляхъ или кортикахъ, отличительнымъ знакомъ вахтеннаго начальника служитъ рупоръ.

438. При отправленіи своей должности, вахтенный начальникъ не отвлекается никакими посторонними занятіями, никогда не садится, не куритъ и не входитъ ни съ кѣмъ въ разговоры, не касающіеся его служебныхъ обязанностей, и не дозволяетъ этого своимъ подчиненнымъ. Онъ наблюдаетъ, чтобы лица, незанятыя службою, ни подъ какимъ предлогомъ не находились на командномъ мостикѣ. О всякомъ нарушеніи порядка со стороны лицъ старшихъ его въ чинѣ онъ доводитъ до свѣдѣнія командира и старшаго офицера, а лицъ младшихъ чиновъ самъ воздерживаетъ отъ этого.

О шканцахъ.

932. Главное почетное мѣсто на кораблѣ Его Императорскаго Величества называется шканцами. Пространство шканецъ на кораблѣ каждаго типа опредѣляется приказомъ по морскому вѣдомству[1]).

933. При входѣ на корабль, каждое лицо, безъ различія чиновъ, обязано отдавать честь шканцамъ, приподнимая головной уборъ[2]).

934. Почетная сторона шканецъ есть правая.

935. Почетная сторона шканецъ предоставляется старшему въ присутствіи младшихъ и лицамъ, приглашеннымъ на оную старшимъ. При входѣ командира на шканцы, всѣ находящіеся на оныхъ, кромѣ старшаго офицера и вахтеннаго начальника, переходятъ на лѣвую. Въ присутствіи флагмана, на почетной сторонѣ шканецъ остаются только командиръ и вахтенный начальникъ.

Примѣчаніе. Правила эти не относятся ко времени производства работъ, когда каждый долженъ находиться на своемъ мѣстѣ, по росписанію.

936. На шканцахъ читаются морскіе законы и объявляются Высочайшія повелѣнія, предписанія и приказы начальства и приговоры военнаго суда.

937. На шканцахъ соблюдается должная тишина и благочиніе и запрещается курить и садиться. За всякое нарушеніе дис-

---

[1]) Обыкновенно шканцы начинаются у входнаго трапа и идутъ онъ него по направленію къ кормѣ.

[2]) А не отдавать честь, какъ это часто дѣлаютъ сухопутные военные. Еще существуетъ обычай, входя на корабль, снимать верхнее платье, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда встрѣчающійся у трапа офицеръ находится въ пальто.

циплины, совершенное на шканцахъ, наказаніе усугубляется. Игры команды на шканцахъ допускаются не иначе, какъ съ разрѣшенія командира.

1113. Каютъ-компанія есть мѣсто соединенія офицеровъ въ свободное отъ служебныхъ занятій время. Всѣ находящіеся въ оной обязаны соблюдать приличіе и порядокъ, достойные благороднаго общества офицеровъ. **О каютъ-компаніи.**

1114. Старшій офицеръ или исполняющій его должность, а гдѣ таковаго не полагается—старшій изъ флотскихъ офицеровъ, есть первенствующее лицо въ каютъ-компаніи. Онъ наблюдаетъ за сохраненіемъ въ оной порядка и приличія на основаніи предъидущей статьи, не допускаетъ вовсе споровъ о религіи и сужденій о начальствѣ, и обязанъ отвращать личныя неудовольствія между офицерами или оканчивать оныя миролюбиво. Когда признаетъ нужнымъ, онъ имѣетъ право дѣлать членамъ каютъ-компаніи замѣчанія, а въ случаяхъ важныхъ доноситъ командиру. Въ небытность старшаго офицера въ каютъ-компаніи, права его и обязанности переходятъ на старшаго изъ присутствующихъ.

1120. Священникъ обѣдаетъ въ каютъ-компаніи и благословляетъ обѣдъ.

1121. Для общаго стола лицъ 4-го разряда (по статьѣ 1111) [1]) устраивается отдѣльное помѣщеніе, въ которомъ присутствующіе подчиняются правиламъ, установленнымъ для офицерской каютъ-компаніи. Членами офицерской каютъ-компаніи они быть не могутъ.

1123. Время стола для офицеровъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

а) утренній чай или завтракъ начинается въ 7 час. утра и можетъ продолжаться до $8^1/_2$ час. утра.

б) завтракъ или обѣдъ начинается въ 11 час. утра и можетъ продолжаться до $1^1/_2$ часа пополудни.

в) обѣдъ или ужинъ начинается въ 6 час. вечера и можетъ продолжаться до $8^1/_2$ час. вечера.

Примѣчаніе 1. Обѣдъ, завтракъ или ужинъ подаются не иначе, какъ съ разрѣшенія старшаго офицера.

---

[1]) См. стр. 287.

Примѣчаніе 2. Въ субботу и наканунѣ праздниковъ, если служатъ всенощную, обѣдъ или ужинъ подается послѣ церковной службы.

Примѣчаніе 3. Кромѣ часовъ, назначенныхъ для стола, въ каютъ-компаніи всякая сервировка воспрещается, за исключеніемъ чая, который можетъ подаваться въ часы, свободные отъ занятій и ученій.

1124. Въ каютъ-компаніи всѣ офицеры должны быть въ установленой формѣ одежды.

Ношеніе фуражекъ въ каютъ-компаніи воспрещается.

За границею, при съѣздѣ на берегъ въ статскомъ платье, дозволяется быть въ ономъ только во время ожиданія отходящей на берегъ шлюпки. По возвращеніи съ берега статское платье немедленно замѣняется форменною одеждою.

Игра на музыкальныхъ инструментахъ и пѣніе, какъ въ каютъ-компаніи, такъ и въ офицерскихъ каютахъ, разрѣшается только до 10 час. вечера, и за исключеніемъ времени, назначеннаго для ученій и общихъ занятій, или послѣ-обѣденнаго отдыха, въ кануны праздниковъ послѣ всенощной, а по праздничнымъ днямъ до окончанія молитвы.

Спать какъ днемъ, такъ и ночью, и вообще лежать въ каютъ-компаніи воспрещается.

Офицеры не имѣютъ права требовать въ каютъ-компанію нижнихъ чиновъ для какихъ бы то ни было объясненій; вообще, въ въ каютъ-компанію могутъ входить только вѣстовые и нижніе чины, посылаемые съ вахты.

Въ каютъ-компаніи никакой торгъ не допускается, а потому торговцы какъ съ товаромъ, такъ и безъ него, поставщики провизіи и запасовъ, равно какъ и пріѣзжающіе на судно для торговыхъ операцій права входа въ каютъ-кампанію не имѣютъ.

1125. Какъ во внутреннихъ, такъ и въ заграничныхъ плаваніяхъ запрещается офицерамъ держать въ каютъ-компаніи и въ офицерскихъ каютахъ птицъ и звѣрей.

Примѣчаніе. Для развлеченія команды, съ разрѣшенія командира, дозволяется пріобрѣтать животныхъ, но съ тѣмъ условіемъ, чтобы животныя эти, во все время плаванія, не составляли чьей либо частной собственности.

Объ огнестрѣльномъ оружіи.

1036. Всѣмъ находящимся на кораблѣ запрещается имѣть при себѣ заряженное оружіе и вообще всякія зажигательныя и

удобовоспламеняющіяся вещества. Если офицеры имѣютъ свой собственный порохъ или патроны, то оные должны храниться въ помѣщеніи для салютныхъ выстрѣловъ.

Примѣчаніе. Офицерамъ разрѣшается имѣть безопасныя спички. **О спичкахъ.**

1023. Никто не долженъ брать огня безъ вѣдома огневого [1]), который даетъ его не иначе, какъ съ разрѣшенія вахтеннаго начальника. **Объ огнѣ.**

1024. Огонь разносится по кораблю не иначе, какъ въ фонарѣ, и вездѣ, гдѣ окажетстя надобность въ огнѣ, оный содержится не иначе, какъ въ фонаряхъ, за исключеніемъ слѣдующихъ мѣстъ: адмиральской и капитанской каютъ, каютъ-компаніи, офицерскихъ каютъ, лазарета и во время молитвы въ походной церкви или у образа. Офицеръ, взявшій огонь въ каюту, отвѣчаетъ за него.

1028. Послѣ десяти часовъ вечера, безъ особаго разрѣшенія командира, нигдѣ не дозволяется имѣть огня, кромѣ каютъ: адмиральской и капитанской, каютъ-компаніи, офицерскихъ каютъ, въ нактоузахъ, подъ склянками, у карты, въ палубахъ у каждаго люка, гдѣ поставлены трапы, посреди офицерскаго кубрика, въ каютѣ юнкеровъ и воспитанниковъ, въ отличительныхъ фонаряхъ, при больныхъ въ лазаретѣ, и если корабль на якорѣ, то у клюзъбака и битенга, а на паровыхъ судахъ, сверхъ того, въ машинномъ отдѣленіи. Послѣ двѣнадцати часовъ вечера, огонь въ офицерскихъ каютахъ долженъ быть погашенъ и оставляется въ одномъ фонарѣ или прочной лампѣ въ каютъ-компаніи. Въ случаѣ особаго разрѣшенія командира, огонь оставляется и долѣе помянутыхъ сроковъ, и вообще командиру предоставляется разрѣшать имѣть огонь въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ онъ признаетъ нужнымъ. При семъ наблюдается, по возможности, чтобы снаружи корабля не было видно другихъ огней, кромѣ отличительныхъ [2]).

1051. Воспрещается покрывать электрическія лампы бумагой, матеріей и т. п. легко воспламеняющимися предметами.

---

[1]) Унтеръ-офицеръ, назначаемый для присмотра за огнемъ.

[2]) На якорѣ — бѣлый огонь на носу; на ходу — бѣлый огонь на передовой мачтѣ или трубѣ, съ праваго борта—зеленый, съ лѣваго—красный.

О Богослуженіи.

922. При Богослуженіи и во время молитвословій команда присутствуетъ съ должнымъ благоговѣніемъ, и въ это время на кораблѣ соблюдается всевозможная тишина, о чемъ заботится старшій офицеръ и вахтенный начальникъ. Вообще въ это время должно избѣгать производства работъ и воспрещается ученья, игры и куреніе табаку.

926. Въ случаѣ желанія кого либо изъ офицеровъ или нижнихъ чиновъ, дозволяется священнику служить, съ разрѣшенія командира, молебны и панихиды.

О сигнальныхъ книгахъ.

1065. Сигнальныя книги [1]) должно сохранять въ тайнѣ. Никому и ни подъ какимъ видомъ не дозволяется списывать съ нихъ копій, или дѣлать изъ нихъ выписки. Постороннимъ лицамъ читать оныя не дозволяется.

О съѣздѣ на берегъ.

1102. Сообщеніе корабля съ берегомъ или съ другими кораблями устанавливается не иначе, какъ съ разрѣшенія: въ отдѣльномъ плаваніи командира, а въ эскадрѣ флагмана.

1103. Никто изъ служащихъ на кораблѣ не отлучается съ онаго, не получивъ предварительнаго согласія старшаго офицера просить на то дозволенія у командира [2]), а въ отсутствіе сего послѣдняго, безъ разрѣшенія старшаго офицера. Командиръ имѣетъ право предоставить старшему офицеру самому разрѣшать служащимъ на кораблѣ лицамъ съѣздъ съ онаго. Всѣ отпущенные обязаны возвращаться къ назначенному сроку, кромѣ случая болѣзни или прекращенія сообщенія съ рейдомъ. Чины флагманскаго штаба для съѣзда съ корабля испрашиваютъ разрѣшенія начальника штаба и флагмана, и сообщаютъ о томъ старшему офицеру.

О шлюпкахъ.

1092. На шлюпкахъ, какъ подъ веслами, такъ и подъ парусами, никто не долженъ сидѣть развалившись.

1093. Офицерамъ, съѣзжающимъ на берегъ, садиться въ шлюпку одновременно, по предложенію вахтеннаго начальника, начиная со старшаго, и занимать мѣста по старшинству [3]).

Примѣчаніе. Если на той же шлюпкѣ отправляютъ и нижнихъ чиновъ, то они должны быть посажены на шлюпку ранѣе офицеровъ.

---

[1]) См. стр. 117.

[2]) Это относится и до постороннихъ на кораблѣ. Ст. 1133.

[3]) Пока шлюпка стоитъ у борта, не слѣдуетъ на ней громко разговаривать. Раньше чѣмъ отвалить шлюпкѣ, принято испросить на то разрѣшеніе вахтеннаго начальника.

1094. Каждый офицеръ, при проѣздѣ на шлюпкѣ мимо другого офицера старшаго чиномъ, обязанъ отдать честь, приложивъ руку къ головному убору, не вставая съ мѣста. Шлюпочный старшина отдаетъ такую же честь при встрѣчѣ каждаго офицера. Кромѣ того, на шлюпкахъ, идущихъ подъ веслами, честь отдается поднятіемъ веселъ на валекъ въ слѣдующихъ случаяхъ: *а)* на шлюпкахъ съ флагманами — при встрѣчѣ съ Государемъ Императоромъ, Государынею Императрицею, Наслѣдникомъ Престола и Генералъ-Адмираломъ, а также и съ прочими Великими Князьями, если послѣдніе идутъ подъ присвоеннымъ имъ флагомъ или брейдъ-вымпеломъ, и *б)* на всѣхъ остальныхъ шлюпкахъ при встрѣчѣ съ каждымъ флагманомъ или съ командиромъ своего корабля, за исключеніемъ случаевъ, когда шлюпка занята буксировкою, завозами, работою съ водолазомъ, на гонкѣ подъ веслами или когда выгребаетъ противъ сильнаго теченія или крѣпкаго вѣтра.

1095. Для отданія чести, когда офицеръ входитъ или выходитъ изъ шлюпки, старшина [1]) прикладываетъ руку къ фуражкѣ и командуетъ «встать».

Примѣчаніе. Честь отдается старшему изъ присутствующихъ офицеровъ.

То же дѣлается на шлюпкахъ, стоящихъ съ гребцами: у борта, на шкентеляхъ [2]), на бакштовахъ [3]) и у пристаней, при проходѣ или приставаніи адмирала, флагъ-капитана [4]), командира и старшаго офицера своего корабля. Для отданія почести всѣмъ прочимъ лицамъ, старшина встаетъ, прикладываетъ руку къ фуражкѣ и командуетъ «смирно».

Дневальные въ шлюпкахъ отдаютъ честь, вставая и прикладывая руку къ фуражкѣ, всѣмъ офицерамъ, проходящимъ мимо на судахъ и шлюпкахъ.

Во время подъема и спуска флага, на шлюпкахъ, стоящихъ у борта, на шкентеляхъ и бакштовахъ, какъ гребцы, такъ и дневальные отдаютъ честь флагу, обратясь къ нему лицомъ, вставая и

---

[1]) Унтеръ-офицеръ, находящійся на рулѣ.

[2]) Веревочная лѣстница, по которой влѣзаютъ со шлюпки на выстрѣлъ (см. рис. на стр. 83).

[3]) Веревка, за которую привязаны шлюпки за кормой корабля.

[4]) Начальникъ Штаба.

снимая фуражки. Шлюпки, держащіяся у корабля на веслахъ, берутъ въ это время на валекъ.

1096. При встрѣчѣ паровыхъ и гребныхъ шлюпокъ должны соблюдаться общія правила для предупрежденія столкновеній. Когда двѣ или нѣсколько шлюпокъ приближаются къ пристани или къ борту корабля, шлюпка съ младшимъ офицеромъ должна уступить дорогу той, на которой находится старшій. Когда на шлюпкѣ, стоящей по какому либо случаю у борта или у пристани, замѣтятъ приближающуюся къ той же пристани или къ тому же борту корабля шлюпку съ лицомъ старшимъ, первая должна оттянуться заблаговременно, дабы не помѣшать приставанію старшаго.

1097. Шлюпки не должны никогда оставаться у траповъ; при приходѣ къ кораблю онѣ немедленно оттягиваются на выстрѣла, сдаются на бакштовъ или, если не получатъ особаго приказанія, держатся на веслахъ.

Указанія для нижнихъ чиновъ.

772. При проходѣ днемъ по батареямъ и жилымъ помѣщеніямъ адмирала или командира, нижніе чины должны встать. Во время обѣда и отдыха команды таковой почести безъ особаго приказанія не отдается.

Примѣчаніе. То же правило примѣняется при посѣщеніи корабля иностранными офицерами.

773. Команда безъ разрѣшенія не имѣетъ права:

а) Въ свободное отъ службы время быть вблизи капитанскаго и офицерскихъ помѣщеній.

б) Подходить или вступать въ разговоры съ часовыми и безъ надобности отвлекать людей, назначенныхъ для исполненія разныхъ обязанностей на вахтѣ и работахъ.

в) Подходить къ наказаннымъ и вступать съ ними въ разговоры.

г) Спать въ неуказанныхъ мѣстахъ.

д) Выходить на верхъ ночью неодѣтыми и безъ обуви.

е) Ходить въ большіе чемоданы [1]), кромѣ времени, для того назначеннаго.

ж) Переодѣваться гдѣ бы то не было, кромѣ частей корабля, для того опредѣленныхъ.

---

[1]) Для нижнихъ чиновъ десанта это соотвѣтствуетъ ихъ багажу, сданному на храненіе.

з) Переодѣвать послѣ осмотра какую либо часть одежды.

и) Брать койки или ходить въ сѣтки [1]).

к) Ходить по наружнымъ трапамъ и садиться въ какую либо шлюпку какъ своего корабля, такъ и частную.

л) Грузить или передавать съ корабля какіе либо предметы (даже собственные), а также выбрасывать что бы то ни было изъ портовъ, выходовъ и иллюминаторовъ.

м) Ходить на марсъ [2]), на выстрѣлы [3]) и вообще за бортъ корабля.

н) Работать за бортомъ корабля безъ закрѣпленнаго конца [4]).

о) Сидѣть въ пушечныхъ портахъ, амбразурахъ и наружныхъ выходахъ.

п) Прятать сырое платье въ чемоданы.

р) Мыть бѣлье, кромѣ назначеннаго для того времени.

с) Просушивать вещи иначе, какъ на леерахъ и горденяхъ [5]). или въ устроенныхъ для того помѣщеніяхъ.

т) Полоскать бѣлье съ бортовъ, траповъ или шлюпокъ.

у) Удить рыбу.

> *Примѣчаніе.* Это развлеченіе допускается только въ праздники и часы отдыха, и не иначе, какъ съ разрѣшенія командира.

ф) Отдавать собственную провизію въ камбузъ (кухню) для приготовленія.

774. Нижнимъ чинамъ безусловно запрещается:

а) употреблять бранныя и непристойныя слова;

б) брать деньги съ посѣтителей;

в) плевать на палубу и за бортъ.

775. Нижній чинъ, на которомъ промокло платье, докладываетъ о томъ вахтенному квартирмейстеру и испрашиваетъ разрѣшеніе переодѣться.

778. Всѣ вызовы къ начальству и его приказанія должны исполняться нижними чинами *бѣгомъ.*

---

[1]) Мѣста, гдѣ помѣщаются койки.

[2]) Площадка на мачтѣ.

[3]) Горизонтальное бревно, упертое въ бокъ корабля съ наружной его стороны для привязыванія шлюпокъ. См. рис. на стр. 83.

[4]) Т. е. безъ веревки, обвязанной однимъ концомъ кругомъ человѣка, а другимъ—привязанной за какую либо часть борта.

[5]) Веревки, протянутыя между мачтами.

Какъ считается время на кораблѣ. Распредѣленіе времени на кораблѣ [1]).

Время на кораблѣ считается на склянки, продолжительность которой — полчаса. Обычай этотъ идетъ съ прежнихъ временъ, когда на корабляхъ употреблялись песочные часы. Особый часовой долженъ былъ слѣдить за пересыпаніемъ песка и каждые полчаса перевертывать склянку (получасовые песочные часы), оповѣщая обитателей корабля о числѣ вытекшихъ склянокъ ударами въ колоколъ. Теперь этотъ человѣкъ смотритъ на часы, и также ударами колокола даетъ знать о числѣ протекшихъ получасовъ. Послѣ 8 ударовъ счетъ начинается вновь, что соотвѣтствуетъ началу новой вахты, которая продолжается обыкновенно четыре часа. Поэтому 8 склянокъ бьются обыкновенно по приказанію вахтеннаго начальника.

1	склянка	$12^1/_2$ н.	$4^1/_2$ у.	$8^1/_2$ у.	$12^1/_2$ д.	$4^1/_2$ д.	$8^1/_2$ в.
2	»	1 »	5 »	9 »	1 »	5 »	9 »
3	»	$1^1/_2$ »	$5^1/_2$ »	$9^1/_2$ »	$1^1/_2$ »	$5^1/_2$ »	$9^1/_2$ »
4	»	2 »	6 »	10 »	2 »	6 »	10 »
5	»	$2^1/_2$ »	$6^1/_2$ »	$10^1/_2$ »	$2^1/_2$ »	$6^1/_2$ »	$10^1/_2$ »
6	»	3 »	7 »	11 »	3 »	7 »	11 »
7	»	$3^1/_2$ »	$7^1/_2$ »	$11^1/_2$ »	$3^1/_2$ »	$7^1/_2$ »	$11^1/_2$ »
8	»	4 »	8 »	полдень	4 »	8 »	полночь.

Команда встаетъ въ будніе дни въ $4^1/_2$ или 5 ч. утра, а по воскреснымъ въ $5^1/_2$ ч. утра, моется и завтракаетъ.

Послѣ завтрака команды, очередные нижніе чины, вымывъ баки [2]) и артельную посуду, становятся съ ними во фронтъ на опредѣленномъ по росписанію мѣстѣ. Вахтенный начальникъ приказываетъ вахтенному офицеру, а если такового нѣтъ, то вахтенному боцману осмотрѣть, чисто ли вымыты баки и посуда, и доложить о результатѣ осмотра. То же дѣлается послѣ обѣда и у жина вмѣстѣ съ посудою осматриваются и подстилки.

По окончаніи завтрака, моютъ палубу, въ извѣстные дни бѣлье, и затѣмъ прибираются во всѣхъ помѣщеніяхъ.

Подъемъ и спускъ флага.

Передъ подъемомъ и спускомъ флага [3]), если въ это время не производится авральная [4]) работа, вслѣдъ за командою *«на*

---

[1]) Составлено по инструкціи для вахтеннаго начальника.

[2]) Артельные котлы.

[3]) Флагъ подымается въ 8 ч. утра и спускается съ заходомъ солнца (Уставъ ст. 1285).

[4]) Общая.

флагъ и гюйсъ», вахтенный начальникъ командуетъ *«смирно»*. По этой командѣ, работы или мытье, если таковыя производились пріостанавливаются, нижніе чины отходятъ къ бортамъ и становятся къ нимъ спиною.

При выходѣ къ церемоніи подъема флага командира и адмирала, вахтенный начальникъ командуетъ *«смирно»*, на случай, если лица эти пожелаютъ здороваться съ командой.

Для отданія почестей при подъемѣ и спускѣ флага, свободные офицеры и команда становятся во фронтъ. По командѣ: *«флагъ и гюйсъ поднять»*, склянки бьются безъ особаго на то приказанія.

Во время подъема и спуска флага, когда музыка играетъ *гимнъ* и *«Коль славенъ нашъ Господь въ Сіонѣ»*, офицеры и команда остаются съ непокрытыми головами какъ на кораблѣ, на которомъ играетъ музыка, такъ и на всѣхъ близко стоящихъ судахъ, на которыхъ слышны звуки гимна. На этихъ послѣднихъ фуражки снимаются по командѣ вахтеннаго начальника.

> *Примѣчаніе.* Въ дождливую погоду къ спуску и подъему флага офицеры и музыканты не вызываются.

Отъ 9 до 10 ч. 30 м. въ будніе дни производятся занятія и ученія по росписанію, а съ 10 ч. 30 мин. до 11 ч.—приборка корабля.

Проба пищи производится съ нѣкоторой церемоніей.

Проба пищи.

Въ 10 ч. 30 мин., а если по какому либо случаю не окончены работы или ученья, то немедленно по ихъ окончаніи, вахтенный начальникъ посылаетъ за пробой пищи. Проба представляется старшимъ боцманомъ старшему вахтенному офицеру, а симъ послѣднимъ вахтенному начальнику.

Во всѣхъ случаяхъ представленія пробы, подносъ съ пищей держитъ кокъ [1]), а представляющій отдаетъ честь, прикладывая руку къ козырьку. Проба представляется старшему изъ присутствующихъ лицъ и въ его присутствіи младшими не пробуется.

Отдыхъ.

Послѣ обѣда, уборки посуды и приведенія въ порядокъ столовъ и палубы, командѣ дается отдыхъ.

Во время отдыха команды шлюпки безъ приказанія командира не посылаются и слѣдуетъ избѣгать дѣйствій, которыя могутъ нарушить данный покой.

---

[1]) Поваръ.

Вызовъ одного человѣка только въ крайнихъ случаяхъ производится свисткомъ, а при обыкновенныхъ обстоятельствахъ чрезъ разсыльнаго.

Въ 1 ч. 30 мин. пополудни вахтенный начальникъ командуетъ: *«вставать, умываться, чай пить»*, и при посредствѣ вахтеннаго офицера и палубныхъ квартимейстеровъ слѣдитъ за точнымъ исполненіемъ этого приказанія.

Время отъ 2 до 4 час. 45 мин. пополудни назначается для ученій. По окончаніи ученій, вахтенный начальникъ командуетъ: *«въ палубахъ прибраться»*.

Ужинъ.

Въ 5 час. 55 мин. вахтенный начальникъ приказываетъ: *«вино достать»* и въ 6 час. командуетъ: *«къ вину и ужинать»*.

Время для развлеченій команды.

Послѣ ужина командѣ разрѣшается пѣть пѣсни; въ праздничные дни такое разрѣшеніе можетъ быть дано послѣ отдыха.

Примѣчаніе 1. Въ эти же часы можетъ быть раздаваемо нижнимъ чинамъ денежное и вещевое довольствіе, а также дозволено ходить въ большіе чемоданы.

Примѣчаніе 2. Вахтенный начальникъ, если къ тому представится надобность, пріостанавливаетъ пѣніе, которое во всякомъ случаѣ должно быть окончено за 5 мин. до вечерней молитвы. Наканунѣ праздниковъ, на 1-й, 4-й, 7-й недѣляхъ Великаго поста и во время говѣнія пѣніе пѣсенъ не дозволяется.

Время отъ 7 до 7 час. 30 мин. назначается для повѣрки росписаній. По окончаніи повѣрки росписаній производится смѣна караула.

Примѣчаніе. Если темнота наступаетъ ранѣе времени, назначеннаго для повѣрки росписаній, то отъ усмотрѣнія командира зависитъ назначеніе другого времени.

Въ 7 час. 30 мин. вечера вахтенный начальникъ командуетъ: *«палубы провѣтрить, подвахтенному*[1]*) отдѣленію въ палубахъ прибраться»*, при чемъ всѣ брезенты выносятся на верхъ, стряхиваются, палубы подметаются и снова закрываются брезентами. За провѣтриваніемъ палубы вахтенный начальникъ посылаетъ слѣдить вахтеннаго офицера. По окончаніи приборки вахтенный начальникъ командуетъ: *«по пушечнымъ портамъ»*, и затѣмъ, когда ему доложатъ о готовности, приказываетъ *«порта закрыть»*. По этой командѣ закрываются также бортовые иллюминаторы, двери

[1]) Т. е. тому, которое стояло предыдущую вахту.

и горловины тѣхъ непроницаемыхъ переборокъ, которыя перечислены въ приказѣ командира.

Вечерняя молитва.

Въ 8 час. вечера вахтенный начальникъ приказываетъ бить *«на молитву»*. Когда артиллерійскій кондукторъ доложитъ, что вся команда вышла на верхъ, командуетъ: *«фуражки снять»*. Эта команда служитъ и приказаніемъ начинать молитву. По окончаніи молитвы, вахтенный начальникъ командуетъ: *«накройся»*.

Примѣчаніе 1. За вечерней молитвой поются: Молитва Господня, хвалебная пѣснь Пресвятой Богородицѣ и молитва за Царя и Отечество.

Примѣчаніе 2. Съ перваго дня Свѣтлаго Праздника и до дня Вознесенія Господня, вмѣсто молитвъ, указанныхъ въ п. 1-мъ, поется утромъ и вечеромъ троекратно молитва Воскресенія Христова.

Послѣ молитвы раздаются койки.

5. Высадка.

Подходъ къ мѣсту высадки.

Избранный для высадки участокъ берега предварительно подготовляется огнемъ боевого флота, послѣ чего, по сигналу, транспорты подходятъ на назначенныя имъ и обозначенныя буйками мѣста. Если этого сдѣлать не удалось, они подходятъ, по лоту, какъ можно ближе къ берегу и отдаютъ якоря по способности. Если возможно, то они швартовятся.

Высадка авангарда.

Въ послѣднемъ случаѣ высадка идетъ несравненно быстрѣе, а такъ какъ очень важно какъ можно скорѣе высадить авангардъ, то, если только обстоятельства это позволяютъ, очень желательно прибѣгнуть именно къ такому способу высадки съ тѣхъ транспортовъ, на которыхъ находится авангардъ.

Для этого полезно его помѣщать въ самыхъ мелкосидящихъ пароходахъ. Одинъ изъ нихъ можетъ, отдавъ якорь съ кормы, упереться носомъ въ берегъ, хотя бы рискуя повредить и даже разбить пароходъ [1]). Сбросивъ сходни, онъ устраиваетъ переправу на берегъ. Такой пароходъ можетъ послужить пристанью, и къ его кормѣ можетъ сдаться слѣдующій пароходъ, а къ этому по-

[1]) Шкиперъ можетъ быть въ этомъ случаѣ освобожденъ отъ отвѣтственности за цѣлость парохода. Своевременность высадки авангарда можетъ съ избыткомъ вознаградить за потерю и не одного парохода.

слѣднему, пожалуй, можетъ уже швартовиться и глубокосидящій транспортъ.

Конечно, такой маневръ высадки авангарда возможенъ лишь при благопріятной погодѣ у приглубаго берега.

Комендантъ побережья.

Сухопутный офицеръ въ соотвѣтствующемъ чинѣ назначается *комендантомъ побережья,* на обязанности котораго лежитъ наблюденіе за порядкомъ высадки и направленіемъ высаживающихся частей на позиціи.

Тотчасъ по занятіи берега устанавливается телефонное или семафорное сообщеніе между начальникомъ экспедиціи и начальникомъ авангарда.

Въ случаѣ, если при отрядѣ транспортовъ нѣтъ особыхъ госпитальныхъ судовъ, для этого назначается одинъ изъ транспортовъ, который по возможности швартовится у берега и устраиваетъ съ нимъ прочное мостовое сообщеніе.

При высадкѣ слѣдуетъ имѣть въ готовности росписаніе для обратной посадки, на случай неудачи.

Высадка людей.

Люди передъ высадкой должны быть накормлены и напоены чаемъ (баклаги должны быть наполнены водой).

По приказанію эшелоннаго начальника войска одѣваютъ аммуницію, ранцы и мѣшки, кромѣ авангарда, который высаживается съ одними ружьями и патронами и шанцевымъ инструментомъ. Багажъ авангарда долженъ быть заблаговременно связанъ въ тюки по отдѣленно и остается на транспортѣ при особо назначенныхъ хозяевахъ и доставляется къ своимъ частямъ по особому распоряженію.

Пѣхота передъ посадкой на шлюпки, выстраивается на верхней и другихъ палубахъ съ такимъ разсчетомъ, чтобы роты, поворачиваясь направо или налѣво, могли подходить къ трапамъ въ строевомъ порядкѣ, причемъ всѣ ротные командиры должны идти на шлюпки впереди своихъ ротъ. При ротномъ командирѣ находится жалонеръ, который на берегу немедленно указываетъ мѣсто сбора роты, если рота не предназначена сразу въ цѣпь.

При посадкѣ на шлюпки у каждаго трапа долженъ находиться одинъ изъ офицеровъ той части, которая садится. Здѣсь же долженъ быть матросъ со спасательнымъ кругомъ.

При спускѣ пѣхоты по штормъ-трапамъ (веревочнымъ лѣстницамъ), или во время сильнаго волненія, ружья передаются на шлюпки въ связкахъ по нѣскольку штукъ. При этомъ затворы

должны быть поставлены на предохранительный взводъ, а штыки должны быть вложены въ штыковыя ножны.

Шлюпки собираются въ колонны по составленному росписанію и буксируются къ берегу паровыми катерами, а на отмеляхъ идутъ на веслахъ. При послѣдующихъ рейсахъ гребныя суда подходятъ къ трапамъ и, по мѣрѣ наполненія ихъ людьми, тотчасъ же гребутъ къ мѣсту посадки, не дожидаясь другъ друга. Паровые катера подхватываютъ ихъ по способности. Такимъ образомъ производится высадка до полнаго ея окончанія.

Пока идетъ высадка, транспортъ держитъ свои позывные флаги, показывающіе его имя. Какъ только высадка съ него кончена, позывные спускаются и всѣ его шлюпки направляются къ ближайшему транспорту, который продолжаетъ выгрузку, или же поступаютъ въ распоряженіе начальника отряда транспортовъ.

Высадка лошадей.

За два часа передъ высадкой лошади должны быть накормлены, а передъ самой высадкой напоены.

Въ случаѣ, если приходится лошадей высаживать вплавь, что не рекомендуется, такъ какъ температура воды ниже 15° R для нихъ вредна, надо отправить ихъ на шлюпкахъ, для чего поперекъ шлюпки кладутъ рейки, къ которымъ и подтягиваютъ головы лошадей на недоуздкахъ; на этотъ случай недоуздки должны быть очень прочны.

Если у берега существуетъ прибой, плывущихъ лошадей непремѣнно должны сопровождать шлюпки, чтобы выгонять ихъ на берегъ. Иначе онѣ могутъ испугаться прибоя, повернуть назадъ въ море и утонуть. Это какъ разъ случилось при высадкѣ американскаго экспедиціоннаго корпуса при С.-Яго на Кубѣ.

Лошади въ трюмахъ сильно потѣютъ, а потому надо дать имъ сначала простыть на верхней палубѣ, раньше чѣмъ спускать ихъ въ воду. Иначе при холодной водѣ можно погубить всѣхъ лошадей.

При высадкѣ лошади обаммуничиваются уже на берегу.

Высадка артиллеріи.

По прибытіи бота съ артиллеріей къ берегу, орудія вывозятся по сходнямъ, тотчасъ же запрягаются и занимаютъ позицію, указанную по диспозиціи, не ожидая другихъ орудій. Слѣдующія орудія выгружаются на берегъ такимъ же порядкомъ и пристраиваются къ прежде выгруженнымъ орудіямъ.

Выгрузка тяжестей.

При выгрузкѣ тяжестей къ люкамъ назначаются тѣ же команды и начальники, которые были при нагрузкѣ, и самая выгрузка производится по составленнымъ при нагрузкѣ записямъ. На берегу должны быть пріемщики отъ тѣхъ частей, тяжести которыхъ выгружаются.

Морскія замѣтки Прибоя, помѣщенныя въ газетѣ „Новое Время“ съ 29-го января по 14-е апрѣля.

29-го января. Внезапное нападеніе японскихъ миноносцевъ на нашу эскадру въ ночь съ 26 на 27 января повлекло за собою для насъ очень тяжкія послѣдствія. Два нашихъ самыхъ лучшихъ броненосца и одинъ крейсеръ выведены изъ строя. Конечно, надо еще радоваться, что эти суда остались на водѣ, а слѣдовательно и потери въ личномъ составѣ ничтожны. До сихъ поръ всѣ случаи удачнаго попаданія миной кончались потопленіемъ атакованныхъ судовъ (чилійскій броненосецъ «Blanco-Encalado» въ 1891 году, бразильскій броненосецъ «Aquidaban» въ 1895 году, китайскіе броненосецъ «Ting-Jen» и крейсеръ «Lei-Jen» въ 1895 году). Это можно единственно объяснить хорошей конструкціей нашихъ судовъ, а главное — хорошей подготовкой личнаго состава для борьбы съ подводными пробоинами и умѣлою распорядительностью, когда это случилось.

Бѣда однако заключается въ томъ, что въ имѣющійся въ Портъ-Артурѣ докъ можетъ быть введенъ лишь крейсеръ «Паллада». Оба брононосца слишкомъ для этого велики, а именно ширина ихъ больше ширины дока.

Такъ какъ машины и котлы потерпѣвшихъ судовъ въ исправности, то надо надѣяться, что крейсеръ «Паллада» будетъ быстро исправленъ. Также можно надѣяться, что даже безъ дока будетъ приведенъ въ достаточную исправность броненосецъ «Ретвизанъ», который получилъ пробоину въ отдѣленіи подводныхъ носовыхъ апаратовъ. Пробоина можетъ быть затянута снаружи пластыремъ и задѣлана изнутри деревомъ, и въ такомъ видѣ броненосецъ вѣроятно будетъ въ состояніи и плавать и сражаться. Гораздо серьез-

нѣе поврежденіе на броненосцѣ «Цесаревичъ», который получилъ пробоину въ рулевомъ отдѣленіи, а главное — у котораго поврежденъ руль. Тутъ едва ли что можно предпринять безъ дока, хотя не надо забывать, что наши молодцы водолазы справились даже съ каменной глыбой, вошедшей внутрь броненосца «Генералъ-Адмиралъ Апраксинъ», когда онъ сѣлъ на мель во время снѣжной пурги у острова Готланда. И справились они съ этимъ дѣломъ во время



Рис. 94. Внѣшній рейдъ Портъ-Артура, на которомъ японцы атаковали русскія суда.

жестокой стужи, борясь все время съ льдинами, напиравшими на корабль, находясь около пустыннаго острова, безъ всякихъ мастерскихъ подъ рукой.

Обращаясь къ дальнѣйшимъ дѣйствіямъ японцевъ, а именно къ бомбардированію ими Портъ-Артура, едва ли этотъ шагъ съ ихъ стороны можно признать разумнымъ.

Прежде всего флоту очень трудно сражаться съ береговыми укрѣпленіями, тѣмъ болѣе съ такими укрѣпленіями, какія имѣются у насъ въ Портъ-Артурѣ, т. е. съ очень высокими и вооруженными прекрасными современными 10-ти и 6-дюймовыми пушками въ 45 калибровъ длиной. Затѣмъ участіе въ бою принялъ и нашъ флотъ, находившійся въ выгодныхъ условіяхъ, не только вслѣдствіе могущественной поддержки береговыхъ укрѣпленій, но напри-

мѣръ вслѣдствіе того, что японцамъ было значительно затруднено прицѣливаніе, такъ какъ наши корабли проектировались на фонѣ высокаго берега, а японскіе — на фонѣ открытаго морского горизонта.

Очевидно и сами японцы на дѣлѣ убѣдились въ безполезности предпринятаго ими шага и черезъ часъ удалились къ югу.

Нѣкоторые изъ нашихъ судовъ получили по одной пробоинѣ у ватерлиніи (у горизонта воды), но такія пробоины отнюдь не обозначаютъ выхода этихъ судовъ изъ строя и могутъ быть исправлены даже и безъ захода въ докъ, въ который, впрочемъ, всѣ эти суда могутъ быть введены по своей величинѣ.

Замѣтимъ кстати, что подводная пробоина броненосца «Полтава» должна быть или въ самой крайней носовой или кормовой его части, такъ какъ вся середина его покрыта броней. Что касается до крейсеровъ «Діана», «Аскольдъ» и «Новикъ», то они не имѣютъ никакой броневой защиты, кромѣ броневой палубы, и пробоина можетъ оказаться въ любомъ мѣстѣ.

Обсуждая наши потери и поврежденія, надо помнить, что мы ихъ знаемъ и болѣемъ о нихъ душой, но мы вѣдь совсѣмъ не знаемъ о потеряхъ противника. А вѣдь имѣются таковыя и у него. Съ своей стороны вѣдь и онъ, видя, что всѣ наши суда держатся на водѣ и продолжаютъ бой, тоже ничего не знаетъ о нашихъ поврежденіяхъ. Поэтому надо не поддаваться впечатлѣнію отъ нашихъ поврежденій и считать, что если у насъ имѣются поврежденія и потери, то значитъ наши суда участвовали въ бою, а если участвовали, то и сами отплатили врагу не меньшими поврежденіями.

Въ общемъ выводѣ надо сказать, что нападеніе японцевъ съ моря на Портъ-Артуръ не удалось и хозяевами моря они себя считать не могутъ, а потому едва ли рѣшатся на высадку войскъ гдѣ-нибудь, за исключеніемъ отдаленнѣйшаго отъ Портъ-Артура мѣста, а именно Фузана, а тогда на движеніе ихъ по сухому пути къ границѣ Манчжуріи потребуется еще очень много времени.

31-го января. Война началась энергичнымъ нападеніемъ на наши морскія силы и на главную базу этихъ силъ, на Портъ-Артуръ.

Пренебрегая положеніями международнаго права и болѣе или менѣе установившимися обычаями войны, японцы начали военныя

дѣйствія, не ожидая офиціальнаго объявленія войны, и внезапно напали на часть нашей эскадры стоявшей на внѣшнемъ рейдѣ Портъ-Артура. Нападеніе это оказалось для нихъ очень удачнымъ: два наши лучшіе броненосца и одинъ неброненосный крейсеръ получили минныя пробоины и, вѣроятно, надо считать, что они на продолжительное время выбыли изъ строя.

Тяжелое и тревожное время переживаетъ Россія, но, если только это возможно, еще болѣе тяжелыя и еще болѣе тревожныя минуты переживаютъ русскіе моряки.

Врагъ къ намъ идетъ изъ-за моря, первое нападеніе его обрушивается на наши морскія силы, первый его натискъ оказывается для него удачнымъ, и, понятно, всѣ взоры, я не скажу съ критикой, — для критики теперь нѣтъ мѣста, — а съ нѣкоторой укоризной, а главное съ вопросомъ обращаются къ морякамъ. Всѣмъ хочется знать, насколько серьезенъ нанесенный ударъ, получатъ ли за него японцы надлежащее возмездіе, не сдѣлалъ ли какой нибудь ошибки русскій флотъ, оставшись въ Портъ-Артурѣ, не слѣдовало ли бы ему выйти заранѣе въ открытое море и самому напасть на японцевъ и т. д.

И конечно русскіе люди глубоко правы, задавая эти вопросы, и имѣютъ полное право надѣяться получить на эти вопросы обоснованные отвѣты.

Сухопутные въ этомъ отношеніи счастливѣе насъ: разстоянія на сухомъ пути, въ особенности при бездорожьѣ театра военныхъ дѣйствій, проходятся очень медленно и еще очень не скоро могутъ быть серьезныя столкновенія японцевъ съ нашими войсками. Они не подверглись да и не могли подвергнуться внезапному нападенію. Даже и при большей или меньшей неподготовленности, они имѣютъ еще много времени, чтобы собраться съ силами и дать отпоръ врагу, который, вѣроятно, и на сушѣ начнетъ, да, вѣроятно, уже и началъ, съ самаго энергичнаго наступленія.

Прежде всего спросимъ себя: слѣдовало ли ожидать со стороны японцевъ открытія военныхъ дѣйствій до объявленія войны? И съ полнымъ убѣжденіемъ мы говоримъ — слѣдовало.

Не говоря уже о томъ, что и при войнахъ между европейскими государствами довольно часто выстрѣлы раздавались раньше, чѣмъ объявлялась офиціально война, достаточно вспомнить, какъ начали въ 1894 году японцы войну съ Китаемъ.

Вѣдь это только буры, въ наивной своей честности, зная, что Англія тянетъ переговоры только въ ожиданіи уже отправленныхъ

подкрѣпленій, считали нужнымъ предъявить ультиматумъ и ожидать истеченія назначеннаго срока для объявленія военныхъ дѣйствій.

Но если и въ Европѣ возникали столкновенія на границахъ до объявленія войны, то надо отдать справедливость, что такія столкновенія едва ли входили въ планы борющихся сторонъ,—едва ли были заранѣе обдуманы. Здѣсь обыкновенно дѣло, во-первыхъ, ограничивалось только самыми незначительными стычками, а, во-вторыхъ, вызывалось излишней запальчивостью самыхъ мелкихъ начальниковъ,—иногда даже нижнихъ чиновъ.

И вотъ въ этомъ отношеніи японцы дѣйствительно поступили какъ истые азіаты. Они внезапно начали военныя дѣйствія съ заранѣе и глубоко обдуманнымъ намѣреніемъ, по рѣшенію, принятому высшими руководителями военныхъ ихъ дѣйствій.

И это намъ станетъ совершенно ясно, когда мы обратимся къ событіямъ, характеризовавшимъ начало ихъ военныхъ дѣйствій при нападеніи на Китай въ 1894 году.

И на этомъ стоитъ нѣсколько остановиться.

Еще въ 1885 году Китай и Японія заключили между собою договоръ, по которому, въ случаѣ какихъ либо въ Кореѣ безпорядковъ, обѣ державы имѣли право послать туда для возстановленія порядка отряды войскъ равной силы съ тѣмъ, чтобы, по минованіи въ нихъ надобности, войска были выведены изъ Кореи. Но безпорядки въ Кореѣ представляютъ явленіе хроническое и, конечно, Японія при заключеніи договора съ Китаемъ только прокладывала себѣ путь къ достиженію завѣтной цѣли своей политики. И вотъ въ маѣ 1894 года эти безпорядки возникли въ южной части Кореи: инсургенты нанесли нѣсколько пораженій плохо вооруженнымъ и недисциплинированнымъ правительственнымъ войскамъ; правительство обратилось за помощью къ Китаю и послѣдній отправилъ въ Азанъ отрядъ войскъ въ 1,200 человѣкъ. Въ отвѣтъ на это Японія отправила въ Чемульпо сильную эскадру и высадила сначала около 4,000 человѣкъ, а затѣмъ уже постепенно довела численность своихъ войскъ до 10,000 человѣкъ. При этомъ эти войска были направлены не для подавленія безпорядковъ, не для совмѣстныхъ дѣйствій съ китайскимъ отрядомъ противъ инсургентовъ,—японцы заняли этими войсками Сеулъ, столицу Кореи, яко бы подъ предлогомъ охраны корейскаго короля, да еще на прибавку заградили минами рѣку, ведущую къ столицѣ.

Китай пробовалъ протестовать противъ такого нарушенія договора 1885 года, но напрасно. Японія уже рѣшила вести войну и не объявляла ее только потому, что еще не совсѣмъ закончила свои приготовленія. Главное же — она опасалась китайскаго флота, который по числу и величинѣ судовъ былъ почти равносиленъ японскому, вслѣдствіе чего борьба на морѣ могла затянуться, а до окончанія этой борьбы нельзя было везти войска. Поэтому Японія тянула переговоры, чтобы, пользуясь мирнымъ временемъ, перевезти въ Корею какъ можно больше войскъ, и дѣйствительно, ко дню объявленія войны, т. е. къ 1 августа, японцы имѣли уже въ Кореѣ около 20,000 человѣкъ.

Конечно, предвидя неизбѣжность войны, Китай могъ бы самъ ее объявить, но вотъ именно, на свое несчастье, онъ не сознавалъ этой неизбѣжности, все еще надѣясь уладить дѣло мирнымъ путемъ, а кромѣ того ужъ онъ къ войнѣ совсѣмъ не былъ готовъ, и японцы прекрасно объ этомъ знали.

Однако все-таки китайцы сосредоточили свой флотъ въ Вей-ха-веѣ, а войска подъ Пингъ-Янгомъ, и кромѣ того рѣшили отправить въ Азанъ еще три парохода съ войсками.

Къ этому времени японцы свои приготовленія закончили и кромѣ того положеніе ихъ войскъ въ Сеулѣ между двумя отрядами китайцевъ въ Пингъ-Янгѣ и Азанѣ являлось для нихъ невыгоднымъ и пора было начать дѣйствовать активно. Но и тутъ войны они не объявили, а рѣшили что̀ возможно выхватить у китайцевъ, напавъ на нихъ врасплохъ, безъ объявленія войны.

Что это было произведено по особому плану, по указаніямъ изъ Токіо, видно изъ слѣдующаго:

23 іюля (т. е. за 8 дней до объявленія войны), японскія войска, во-первыхъ, совершенно внезапно напали на королевскій дворецъ и забрали короля въ плѣнъ, чтобы изолировать его отъ китайскаго вліянія; во-вторыхъ, въ этотъ же день сильный отрядъ японскихъ войскъ направился изъ Сеула къ Азану, чтобы внезапно напасть на китайцевъ, пока къ нимъ еще не подвезены на пароходахъ подкрѣпленія и, въ-третьихъ, въ тотъ же день японскій флотъ, находившійся въ Сасебо (японскій военный портъ), получилъ приказаніе идти въ Корею.

И вотъ рано утромъ 23 іюля авангардъ японскаго флота прибылъ къ Азану. Подходя къ этому порту, японцы встрѣтили небольшой китайскій отрядъ, состоявшій изъ стараго крейсера «Chi-

Yen», миннаго крейсера «Kuang-Y» и посыльнаго судна «Tsao-Kiang» — все суда, неимѣющія почти никакого боевого значенія.

Отдѣленный отъ японскаго авангарда крейсеръ «Ioshino», превосходно вооруженный, съ прекраснымъ ходомъ, прошелъ мимо китайскаго крейсера «Chi-Yen» и внезапно открылъ по немъ огонь. Тотъ повернулъ и началъ уходить къ Вей-ха-вею и спасся только, благодаря удачно попавшему снаряду, который заставилъ японскій крейсеръ остановиться, и «Chi-Yen», хотя и въ ужасномъ видѣ, но все-таки добрался въ Вей-ха-вей.

Минный крейсеръ «Kuang-Y» былъ тоже совершенно избитъ и долженъ былъ выброситься на берегъ. Беззащитный «Tsao-Kiang» послѣ перваго выстрѣла спустилъ флагъ и былъ взятъ въ плѣнъ. Наконецъ японцы остановили коммерскій пароходъ «Kowshing» съ китайскими войсками, шедшій подъ англійскимъ флагомъ, и, когда онъ отказался сдаться, пустили его ко дну, продолжая еще стрѣлять въ людей, барахтавшихся уже въ водѣ. И наконецъ въ заключеніе японцы утверждали, что не они начали бой, а китайцы, а они только принуждены были отвѣчать.

Это не выдерживаетъ никакой критики, такъ какъ являлось бы прежде всего чистымъ безуміемъ со стороны китайцевъ: вѣдь любой изъ четырехъ японскихъ крейсеровъ легко могъ справиться со всѣмъ китайскимъ отрядомъ. А просто, напавъ на китайскій отрядъ въ морѣ, безъ объявленія войны, японцы легко могли помѣшать и помѣшали предполагавшейся высадкѣ китайцевъ въ Азанѣ, не опасаясь вмѣшательства въ это дѣло китайскаго флота, стоявшаго въ Вей-ха-веѣ. И вполнѣ ясно, что японская эскадра, вышедшая изъ Сасебо въ одинъ день съ выступленіемъ войскъ для внезапнаго нападенія на королевскій дворецъ и на Азанъ, имѣла категорическое приказаніе начать военныя дѣйствія до объявленія войны. И она это приказаніе въ точности исполнила. Прибавимъ еще, что японскому отряду, вышедшему изъ Сеула, удалось напасть врасплохъ и на Азанъ, и такимъ образомъ планъ японцевъ, задуманный въ Токіо, оказался блестяще выполненнымъ, и если противникъ не понесъ большого матеріальнаго ущерба, то моральный эфектъ былъ очень сильный. Дѣла начались съ ряда неудачъ и китайцы поневолѣ пали духомъ.

И вотъ только послѣ всего этого Японія объявила, что она находится въ войнѣ съ Китаемъ.

А не то ли же самое происходитъ и теперь? Не поражаетъ ли васъ сходство текущихъ событій съ событіями конца іюля 1894 года?

Точно такъ же, по впередъ обдуманному плану, когда военныя приготовленія Японіи были закончены, когда купленные ею крейсера вышли изъ Сингапура, Японія внезапно прервала переговоры и, не предувѣдомивъ о томъ, что перерывъ дипломатическихъ сношеній знаменуетъ собою открытіе военныхъ дѣйствій, японское правительство отдало приказъ своимъ миноносцамъ внезапно атаковать нашу эскадру, стоявшую на внѣшнемъ рейдѣ крѣпости Портъ-Артура.

И вотъ, дѣйствительно, примѣровъ такихъ, съ обдуманнымъ намѣреніемъ, дѣйствій, указываемыхъ правительствомъ, введенія открытія военныхъ дѣйствій, безъ объявленія военныхъ дѣйствій, въ планъ войны,—исторія не знаетъ. Въ этомъ случаѣ они оказались истинными азіатами и рѣшили пренебречь самыми элементарными обычаями войны, чтобы урвать то, что можетъ плохо лежать у противника, руководящагося болѣе высокими принципами, и чтобы произвести съ самаго начала потрясающій моральный эфектъ.

И, дѣйствительно, такой эфектъ произведенъ, но только въ одномъ японцы ошиблись. Послѣ неудачнаго начала войны въ 1894 году китайцы пали духомъ и при дальнѣйшихъ дѣйствіяхъ не оказали японцамъ почти никакого сопротивленія.

Но русскіе не китайцы. Вѣроломный образъ дѣйствій японцевъ заставилъ встрепенуться всѣхъ русскихъ людей, зажегъ благороднымъ негодованіемъ ихъ сердца и заставилъ ихъ рѣшить не складывать оружія, пока дерзкій противникъ не будетъ достойно наказанъ. Духъ русскихъ людей не можетъ быть сломленъ частичной неудачей, напротивъ, неудачи закаляютъ насъ въ рѣшимости самымъ энергичнымъ образомъ продолжать борьбу, и японцы скоро почувствуютъ разницу между нами и китайцами.

И вотъ, надѣясь на произведенный минной атакой эфектъ, они бросились на Портъ-Артуръ, надѣясь на слабость духа его защитниковъ. Но тутъ же они убѣдились, что это не такъ, и, получивъ энергичный отпоръ, должны были отступить, не достигнувъ какихъ либо существенныхъ результатовъ.

Но вотъ еще о комъ теперь болитъ наше сердце, — это о крейсерѣ «Варягъ» и о лодкѣ «Кореецъ», которые при открытіи

военныхъ дѣйствій находились въ Чемульпо, т. е. вдали отъ нашихъ главныхъ силъ и окруженные японцами. И до сихъ поръ нѣтъ никакихъ о нихъ извѣстій.

1-го февраля. Японскій флотъ удалился отъ Портъ-Артура. По донесенію генералъ-адъютанта Алексѣева, уже 28 января развѣдки, произведенныя нашими крейсерами, не обнаружили присутствія непріятельскихъ судовъ.

Чѣмъ можно это объяснить?

Намъ кажется, что одной изъ причинъ этого удаленія являются получившіяся свѣдѣнія о дѣйствіяхъ нашего отряда, повидимому вышедшаго изъ Владивостока, въ тылу у японцевъ. Японцы выдвинули свой флотъ слишкомъ впередъ, разсчитывая использовать эфектъ внезапнаго начала военныхъ дѣйствій безъ объявленія войны и отвлечь вниманіе нашей эскадры въ Портъ-Артурѣ на время высадки отряда войскъ въ Чемульпо, предназначеннаго для утвержденія въ Сеулѣ и для захвата корейскаго императора. Это имъ удалось и могло удасться, пока русскій флотъ не началъ съ своей стороны военныхъ дѣйствій. Но какъ только это случилось, японцы начали опасаться за свой тылъ, за безопасность перевозки войскъ въ Фузанъ и въ другіе порты Южной Кореи, и вѣроятно туда и удалился японскій флотъ. Кромѣ того поврежденія, полученныя имъ въ бою при Портъ-Артурѣ, вѣроятно ясно показали японцамъ, какъ опасно при началѣ войны, не завладѣвъ еще моремъ, тратить свои силы на бой съ береговыми укрѣпленіями, да еще дѣйствующими совмѣстно съ флотомъ.

Такимъ образомъ дѣйствія на морѣ принимаютъ нормальный характеръ, и нужно отдать справедливость благоразумію японцевъ, что они не продолжали бомбардированія Портъ-Артура.

Такимъ образомъ сообщенныя вчера изъ Лондона предположенія англійскихъ спеціалистовъ о нахожденіи у острововъ Элліота 60 транспортовъ съ войсками едва ли вѣроятны.

Острова Элліота находятся подъ ударами русскаго миннаго флота въ Портъ-Артурѣ, а минный флотъ заблокировать нельзя. И если бы было что нибудь подобное, то японскій флотъ, конечно съ большимъ рискомъ, держался бы какъ можно ближе къ Портъ-Артуру.

Также мало вѣроятно предположеніе о сообщенномъ изъ Лондона же черезъ Берлинъ планѣ японцевъ: занимая Портъ-Артуръ, высадить войска въ Нью-Чвангѣ, съ цѣлью захватить желѣзную дорогу.

Конечно, это было бы страшно выгодно японцамъ, но, не говоря уже о трудностяхъ высадка въ Нью-Чвангѣ, вызываемыхъ зимнимъ временемъ, это было бы съ ихъ стороны полнымъ безуміемъ, такъ какъ путь ихъ транспортовъ лежалъ бы мимо Портъ-Артура. Даже если бы японцы надѣялись, благодаря большому преимуществу въ силахъ, задержать нашъ линейный флотъ, въ его попыткѣ помѣшать этому движенію, они страшно рисковали бы подвергнуть идущія на транспортахъ войска миннымъ атакамъ, такъ какъ, повторяемъ еще разъ, минный флотъ заблокированъ быть не можетъ.

Впрочемъ отъ японцевъ, которые повидимому зарвались, можно ожидать и такой попытки, но успѣхъ ея въ высокой степени сомнителенъ. Быть можетъ, будетъ высаженъ небольшой отрядъ, съ цѣлью поднять у насъ въ тылу китайцевъ и съ ихъ помощью повредить желѣзную дорогу, но именно эта близость желѣзной дороги позволитъ и намъ сосредоточить къ мѣсту высадки достаточныя силы, чтобы сбросить японцевъ въ море.

Обратимся къ владивостокскому отряду. Онъ состоитъ изъ четырехъ большихъ броненосныхъ крейсеровъ («Богатырь», «Громобой», «Россія» и «Рюрикъ») съ очень большими запасами угля, позволяющими ему очень долго держаться въ морѣ, и кромѣ того при нихъ состоитъ вспомогательный крейсеръ «Лена» (обращенный въ крейсеръ изъ парохода Добровольнаго флота), могущій вмѣстить въ себѣ большіе запасы угля и боевыхъ припасовъ для всего отряда. Такимъ образомъ этотъ отрядъ обладаетъ полною самостоятельностью, не нуждаясь въ продолженіе очень долгаго времени въ сообщеніи съ берегомъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ этотъ отрядъ представляетъ и значительную силу, потому что, хотя онъ и состоитъ исключительно изъ крейсеровъ, но всѣ крейсера броненосные и вооружены очень сильной артилеріей. Это такіе крейсера, которые признается возможнымъ даже ставить въ линію съ броненосцами для эскадреннаго боя. Наконецъ всѣ эти суда, благодаря особенностямъ своего типа, не боятся никакой погоды; они не должны уменьшать хода ни при какой волнѣ, чего напримѣръ, совершенно не могутъ дѣлать эскадренные броне-

носцы, передъ которыми они, кромѣ того, имѣютъ и преимущество въ ходѣ.

Встрѣтивъ, напримѣръ, эскадру, составленную изъ эскадренныхъ броненосцевъ, т. е. гораздо болѣе сильную, нашъ крейсерскій отрядъ легко можетъ уйти отъ нея, вслѣдствіе своего преимущества въ ходѣ, даже и при тихомъ морѣ, не говоря уже о случаѣ свѣжей погоды.

Конечно его могли бы догнать большіе неброненосные крейсера I класса, но, во-первыхъ, таковыхъ у японцевъ нѣтъ, а во-вторыхъ, неброненоснымъ крейсерамъ очень опасно вступать въ бой съ броненосными и они очень бы рисковали, даже при значительномъ численномъ превосходствѣ. Что же касается до неброненосныхъ крейсеровъ II ранга (самые большіе такіе японскіе крейсера имѣютъ около 4,300 тоннъ водоизмѣщенія, противъ 7,800—12,500 тоннъ водоизмѣщенія крейсеровъ, составляющихъ нашъ отрядъ), то для нихъ совершенно немыслимо сражаться съ нашимъ отрядомъ, а въ свѣжую погоду они будутъ уступать ему и въ скорости, такъ какъ небольшія суда на волнѣ сильно теряютъ свою скорость, чего не случается съ судами большого водоизмѣщенія.

Вслѣдствіе всѣхъ этихъ причинъ, японцы необходимо должны отдѣлить для противодѣйствія нашему крейсерскому отряду именно свои броненосные крейсера, которыхъ у нихъ, вмѣстѣ съ купленными въ Италіи двумя крейсерами, имѣется восемь. Едва ли купленные крейсеры, совершившіе спѣшный переходъ изъ Европы, готовы къ немедленному участію въ военныхъ дѣйствіяхъ, но даже если бы это было и такъ, во всякомъ случаѣ, для борьбы съ нашимъ отрядомъ, для надежды на побѣду, для того, чтобы его найти,—что, при возможности для нашего отряда долго держаться въ морѣ, представляетъ большія трудности,—японцамъ придется отдѣлить не меньше шести, а можетъ быть и всѣ восемь своихъ броненосныхъ крейсеровъ.

Но тогда сражавшаяся при Портъ-Артурѣ эскадра становится почти равносильной русской, съ тою лишь невыгодой, что ей придется держаться въ морѣ, т. е. все время тратить уголь, по сосѣдству съ непріятельскимъ берегомъ, постоянно рискуя быть атакованной русскими миноносцами.

Такое положеніе являлось бы очень рискованнымъ, такъ какъ въ случаѣ разгрома, хотя бы только этой эскадры, Японія теряетъ

все, тогда какъ Россія продолжаетъ, даже въ случаѣ неудачи, имѣть обезпеченнымъ сообщеніе по сухому пути.

Всѣ эти соображенія, вѣроятно, и заставили японцевъ отойти отъ Портъ-Артура со всѣми своими силами, выславъ быть можетъ отрядъ броненосныхъ крейсеровъ для противодѣйствія нашему владивостокскому отряду.

Находясь же у южныхъ береговъ Кореи, опираясь на цѣлый рядъ превосходныхъ бухтъ и мелкихъ окружающихъ эти берега острововъ, служащихъ прекрасной базой для дѣйствій ея многочисленныхъ миноносцевъ, японская эскадра можетъ не опасаться нападенія русскаго флота, если бы онъ вышелъ изъ Портъ-Артура.

Такимъ образомъ, роль нашего крейсерскаго отряда очень важна, отвлекая непріятельскія морскія силы на югъ и не позволяя такимъ образомъ японцамъ высадить значительныя силы въ Сѣверной Кореѣ, вблизи нашей передовой позиціи на рѣкѣ Ялу.

Быть можетъ японцы будутъ демонстрировать противъ Ялу, чтобы держать въ тревогѣ нашъ передовой отрядъ, но серьезной высадки намъ ожидать нельзя.

Не надо забывать, что въ 1894 г. японскія войска, высадившись въ Чемульпо 12 сентября, почти не встрѣчая сопротивленія китайцевъ, дошли до рѣки Ялу только черезъ 1½ мѣсяца; едва ли они будутъ теперь подвигаться быстрѣе, такъ какъ зимой имъ будетъ двигаться труднѣе, и противъ русскихъ они могутъ рѣшиться двинуться впередъ съ гораздо большими силами, нежели это было въ 1894 году противъ китайцевъ.

Между тѣмъ, если бы у японцевъ оказалось достаточно силъ, чтобы вполнѣ надежно и тѣсно заблокировать Портъ-Артуръ и совершенно парализовать даже дѣйствіе нашей минной флотиліи,— они могли бы рѣшиться высадить свои войска въ Пингъ-Янгѣ, или еще ближе—къ рѣкѣ Ялу, и тогда могло бы оказаться, что нашъ передовой отрядъ былъ бы атакованъ превосходными силами. Теперь же наши сухопутныя войска имѣютъ передъ собой, по крайней мѣрѣ, полтора мѣсяца, а навѣрно и гораздо больше, такъ какъ, вѣроятно, главныя силы японцевъ высаживаются въ южныхъ корейскихъ портахъ.

Считая, что мы по желѣзной дорогѣ можемъ подвозить на театръ военныхъ дѣйствій, по крайней мѣрѣ, по 2,000 человѣкъ въ день, помощь флота сухопутнымъ войскамъ, при настоящемъ по-

ложеніи дѣла, сказывается въ томъ, что численность ихъ ко времени первыхъ столкновеній съ японцами можетъ быть по меньшей мѣрѣ на 90,000 человѣкъ больше, нежели если бы мы не имѣли тамъ флота, или онъ былъ бы такъ слабъ, что японцы не находили бы нужнымъ съ нимъ считаться. Вотъ почему японцы сдѣлали все, вплоть до совершенно необычнаго начала военныхъ дѣйствій, чтобы обрушиться на нашъ флотъ и по возможности его ослабить. Однако съ временнымъ выводомъ изъ строя только двухъ броненосцевъ цѣль эта оказалась достигнутой далеко въ ненадлежащей степени, и японцамъ, повидимому, пришлось отказаться отъ высадки войскъ гдѣ либо сѣвернѣе Чемульпо.

Присутствіе нашего крейсерскаго отряда въ тылу японцевъ также не позволитъ имъ сдѣлать высадку въ Гензанѣ, къ которой они прибѣгли въ 1894 г., такъ какъ китайцы не имѣли никакихъ морскихъ силъ въ Японскомъ морѣ.

Телеграфъ насъ извѣстилъ, что 5 русскихъ крейсеровъ бомбардировали Хакодате. Портъ этотъ, помимо большого коммерческаго значенія, служитъ хорошимъ убѣжищемъ для военныхъ судовъ и миноносцевъ, назначенныхъ охранять Сангарскій проливъ, а также можетъ служить мѣстомъ сбора транспортовъ и флота для операцій противъ Владивостока.

Поэтому, начиная съ 1897 г., японцы энергично принялись укрѣплять этотъ портъ. Только на однѣ земляныя работы, не считая вооруженія и снабженія батарей, было ассигновано 532,016 іенъ (іена немного больше рубля). Всего батарей имѣется шесть, изъ которыхъ большинство очень возвышенны: 230—350 метровъ надъ уровнемъ моря. Общее число орудій должно доходить до 30—40.

Если свѣдѣніе о разгромѣ Хакодате окажется вѣрнымъ, это нужно считать очень крупнымъ успѣхомъ.

Едва ли, однако, удалось нанести значительный вредъ самимъ батареямъ,—онѣ слишкомъ для этого высоко расположены. Вѣрнѣе предполагать, что, пользуясь большею дальностью своихъ орудій, наши крейсера вели бомбардировку съ такого разстоянія и на такомъ ходу, что стрѣльба съ японскихъ батарей не могла имъ нанести существенныхъ поврежденій, а они могли зажечь городъ, очень скученный и состоящій почти исключительно изъ деревянныхъ домовъ, причемъ могли быть истреблены различные склады и магазины и уничтожены портовыя сооруженія.

2-го февраля.

Для того чтобы имѣть необходимый фундаментъ для оцѣнки дѣйствій на морѣ на Дальнемъ Востокѣ, необходимо имѣть ясное представленіе о сравнительной силѣ борющихся сторонъ и той обстановкѣ, въ которой имъ приходится дѣйствовать.

Для этого нужно начать съ 1898 года, т. е. со времени занятія нами Портъ-Артура.

Составъ нашей эскадры на Дальнемъ Востокѣ носилъ въ это время нѣсколько случайный характеръ. За исключеніемъ пяти крейсеровъ, спеціально предназначенныхъ для плаванія въ Тихомъ океанѣ, изъ которыхъ притомъ только одинъ можно былъ считать вполнѣ современнымъ, всѣ остальныя суда были посланы туда подъ давленіемъ обстоятельствъ, требовавшихъ усиленія нашей эскадры, хотя на самомъ дѣлѣ назначеніе ихъ было находиться въ составѣ Балтійскаго флота, Даже были туда посланы канонерскія лодки «Гремящій» и «Отважный» — типичныя суда прибрежной обороны.

Доканчивавшіеся постройкой эскадренные броненосцы «Полтава», «Севастополь» и «Петропавловскъ», находящіеся теперь на Дальнемъ Востокѣ, тоже предназначались для Балтійскаго моря.

Спеціально для эскадры Тихаго океана находились тогда въ постройкѣ три броненосца: «Ослабя», «Пересвѣтъ» и «Побѣда» и два броненосныхъ крейсера — «Россія» и «Громобой», изъ которыхъ первый уже готовъ былъ къ отправкѣ. Что же касается до броненосцевъ, то въ настоящій моментъ тамъ плаваютъ только два изъ нихъ, а третій—«Ослябя» еще на пути. Нашъ минный флотъ на Дальнемъ Востокѣ въ то время представлялъ собою совершенно ничтожную величину.

Въ это время у Японіи было уже два настоящихъ эскадренныхъ броненосца, «Яшима» и «Фуджи», только что выстроенныхъ въ Англіи (постройка ихъ была начата въ 1894 г.), по силѣ своей превосходившихъ наши строющіеся броненосцы типа «Полтава». Зато остальной японскій флотъ состоялъ почти исключительно изъ небольшихъ крейсеровъ, еще участвовавшихъ въ войнѣ 1894—1895 гг. съ Китаемъ. Минный флотъ ихъ и тогда значительно превосходилъ минный флотъ нашей эскадры Тихаго океана.

Но все-таки японцы еще не чувствовали себя тогда достаточно сильными на морѣ и преклонились передъ фактомъ занятія нами Квантунскаго полуострова. Но не примирились они съ этимъ въ душѣ и, предвидя въ будущемъ неизбѣжную, по ихъ понятіямъ,

борьбу съ нами, еще за нѣсколько лѣтъ до занятія Портъ-Артура, а именно сейчасъ же по окончаніи войны съ Китаемъ, послѣ того какъ мы не допустили ихъ утвердиться на материкѣ, они всѣ свои усилія сосредоточили на созданіи сильнаго флота.

Они считали, что только сильный флотъ дастъ имъ возможность стать хозяевами положенія, въ особенности пока не готова Сибирская желѣзная дорога. Доказательство этого они видѣли въ томъ, что Китай имъ удалось разгромить главнымъ образомъ благодаря флоту. Война 1894—1895 гг. ясно показала имъ, что сколь ни были жалки китайскія сухопутныя войска, имъ ничего не удалось бы достигнуть, если бы только китайскій флотъ былъ достаточно силенъ, чтобы преградить имъ доступъ въ Корею.

Нужно отдать справедливость, что японскій народъ оцѣнилъ заслуги флота. На усиленіе его была пожертвована почти половина взятой съ Китая контрибуціи; изъ жалованья всѣхъ служащихъ, начиная съ 7-ми-іеннаго (около 7 рублей) содержанія, производился вычетъ на флотъ въ размѣрѣ 10 процентовъ.

Японія поставила себѣ задачей сдѣлать японскій флотъ самымъ могущественнымъ на Тихомъ океанѣ. Въ этихъ цѣляхъ уже въ 1895 году была выработана слѣдующая программа, съ распредѣленіемъ ея на 7 лѣтъ, т. е. она должна была быть закончена въ 1902 году. За это время предполагалось выстроить:

		Тоннъ водоизмѣщ.
4	эскадренныхъ броненосца по	15,140
6	броненосныхъ крейсеровъ . . . . , . .	9,500
3	крейсера 2 класса съ броневой палубой . .	4,850
2	крейсера 2 класса съ броневой палубой . .	3,200
3	минныхъ крейсера.	
11	истребителей-миноносцевъ.	
23	миноносца 1-го класса.	
31	миноносецъ 2-го класса.	
35	миноносцевъ 3-го класса.	

Программа эта была съ пунктуальной точностью, за исключеніемъ нѣкоторыхъ перемѣнъ въ минныхъ судахъ, выполнена, и съ этимъ именно флотомъ намъ и приходится имѣть дѣло въ настоящій моментъ.

Въ 1902 г. въ Японіи была выработана новая программа усиленія флота, но вслѣдствіе серьезныхъ финансовыхъ затрудненій

утвержденіе ея все откладывалось, и только къ 1908 г. можно было ожидать готовности судовъ, предположенныхъ къ постройкѣ по этой программѣ.

Въ отвѣтъ на японскую программу кораблестроенія 1895 г. мы рѣшили сдѣлать нашу эскадру Тихаго океана по крайней мѣрѣ равной по силѣ той части японскаго флота, которая можетъ быть выдѣлена для дѣйствій у береговъ Кореи.

По программѣ 1898 г., распредѣленной по ассигнованію денежныхъ средствъ на 7 лѣтъ, предположено было выстроить для эскадры Тихаго океана:

		Тоннъ водоизмѣщ.
7	эскадренныхъ броненосцевъ по	13,500
1	броненосный крейсеръ	7,800
7	крейсеровъ 1-го класса съ броневой палубой по	6,500
5	крейсеровъ 2-го класса по.	3,000
32	истребителя.	
10	миноносцевъ 1-го класса.	

Присоединивъ къ этому 3 броненосца по 12,700 тоннъ («Ослабя», «Пересвѣтъ», «Побѣда»), которые уже строились для Тихаго океана, и 3 броненосца по 11,000 тоннъ («Полтава», «Севастополь», «Петропавловскъ»), которые хотя и предназначались для Балтійскаго моря, но могли быть оставлены въ случаѣ надобности на Востокѣ, мы имѣли бы значительное преимущество въ силахъ передъ японцами. Даже въ минномъ флотѣ, если не въ числѣ, то въ качествѣ и величинѣ минныхъ судовъ мы могли бы считаться по крайней мѣрѣ равносильными японцамъ. Единственнымъ недостаткомъ нашей программы было нѣкоторое пренебреженіе къ постройкѣ броненосныхъ крейсеровъ, такъ какъ имѣвшіеся 3 броненосныхъ крейсера («Громобой» и въ особенности «Россія» и «Рюрикъ») значительно уступали по толщинѣ и системѣ бронированія японскимъ броненоснымъ крейсерамъ.

Но во всякомъ случаѣ, по выполненіи предположеній 1898 г., мы были бы настолько сильны, что Японія не могла бы и мечтать о возможности доставки войскъ въ Корею, а слѣдовательно не имѣло бы для нихъ смысла объявлять намъ войну. Ей вновь пришлось бы ассигновать громадныя суммы на кораблестроеніе и еще очень долго ждать превращенія ихъ въ корабли. А въ это время и мы могли продолжать усиливать свой флотъ, а главнымъ обра-

зомъ поспѣли бы закончить начатую работу по надлежащему оборудованію портовъ, т. е. постройкѣ доковъ, мастерскихъ, устройству обширныхъ складовъ боевыхъ запасовъ и угля и т. п.

Какъ выше было указано, по ассигнованію денежныхъ средствъ программа 1898 г. могла быть закончена лишь въ 1905 г., т. е. еще почти черезъ два года. Посмотримъ, что же имѣется изъ этой программы въ настоящій моментъ на театрѣ военныхъ дѣйствій?

Изъ 7-ми эскадренныхъ броненосцевъ—2 («Ретвизанъ» и «Цесаревичъ»). Броненосный крейсеръ—1 («Баянъ»). Изъ 7-ми крейсеровъ 1-го класса съ броневой палубой—5 («Варягъ», «Богатырь», «Аскольдъ», «Паллада» и «Діана»). Изъ 5 крейсеровъ 2-го класса—2 («Новикъ» и «Бояринъ»). Изъ 32 истребителей—12. Всѣ 10 миноносцевъ 1-го класса.

Какъ видно, всего больше недостаетъ эскадренныхъ броненосцевъ и истребителей, а выше мы уже указывали, что и по предположенію 1898 г. мы слишкомъ мало обратили вниманія на броненосные крейсера, въ которыхъ мы и не могли слѣдовательно быть сильнѣе.

Такъ какъ для боя наиболѣе пригодными судами считаются именно эскадренные броненосцы, *броненосные* крейсера и истребители (эскадренные миноносцы), неброненосные же крейсера (съ броневой палубой) служатъ главнымъ образомъ лишь для развѣдокъ и пріобрѣтаютъ настоящую силу и значеніе только при поддержкѣ *броненоснаго* флота, то станетъ совершенно ясно, какъ далеко еще не закончено усиленіе нашей эскадры Тихаго океана.

Между тѣмъ Японія, которая начала выполнять свою программу кораблестроенія съ конца 1896 г. и строила почти всѣ свои суда заграницей (главнымъ образомъ въ Англіи), гдѣ постройка идетъ быстрѣе, нежели у насъ, какъ было указано уже выше, свою программу закончила.

Вотъ она и разсудила. Неужели ей ждать окончанія нашей кораблестроительной программы, т. е. конца 1905 года, когда русскія морскія силы будутъ имѣть значительное преимущество передъ японскими и когда слѣдовательно война для нея немыслима. Къ тому же къ концу 1905 г., за исключеніемъ случайныхъ покупокъ, ей все равно нечѣмъ увеличить свои морскія силы, такъ какъ мы указывали, что первыя суда по новой ея кораблестроительной программѣ могутъ быть готовы лишь въ 1908 г.

А, разсудивши, она и пришла къ заключенію, рѣшивъ воевать съ нами во что бы то ни стало не только изъ-за Кореи, но и изъ-за Манчжуріи, что войну нужно начать именно теперь. Это она и сдѣлала.

Каково же отношеніе русскихъ и японскихъ морскихъ силъ, находящихся на театрѣ военныхъ дѣйствій (т. е. безъ судовъ, идущихъ изъ Европы), полагаемъ, что, принимая во вниманія величину судовъ, ихъ артиллерію, бронированіе, скорость хода и другіе элементы, *для артиллерійскаго боя* русская эскадра въ полтора раза слабѣе японской. Также значительно слабѣе мы и по числу минныхъ судовъ.

Кромѣ того Японія еще усилила свой флотъ покупкой двухъ очень хорошихъ и сильныхъ *броненосныхъ крейсеровъ* въ Генуѣ.

Вотъ все это необходимо принять во вниманіе, обсуждая дѣйствія на морѣ на Дальнемъ Востокѣ. Имѣются еще и другія соображенія, о которыхъ слѣдуетъ не забыть при такомъ обсужденіи, но о нихъ въ слѣдующій разъ.

3-го февраля.

Сила флота въ большой мѣрѣ зависитъ отъ числа, степени оборудованности и удобства портовъ, на которыя онъ можетъ опираться на театрѣ военныхъ дѣйствій. Также очень большую роль играетъ расположеніе этихъ портовъ относительно другъ друга, относительно непріятельскихъ портовъ и тѣхъ районовъ, гдѣ могутъ предполагаться наиболѣе важныя операціи.

Не говоря уже о необходимости возобновить запасы угля и боевыхъ припасовъ, современные корабли наполнены такимъ множествомъ сложныхъ механизмовъ, которые могутъ въ каждый данный моментъ потребовать такого ремонта, который совсѣмъ не можетъ быть выполненъ судовыми средствами, тогда какъ въ порту это займетъ очень короткій промежутокъ времени. Кромѣ того современные котлы требуютъ также возобновленія запасовъ прѣсной воды, такъ какъ отъ соленой воды они портятся.

Наконецъ, неизбѣжныя въ бою пробоины и другія поврежденія не только трудно исправить безъ содѣйствія порта, но иногда оставаться съ ними въ морѣ можетъ оказаться прямо опаснымъ.

И вотъ въ отношеніи портовъ японскій флотъ находится въ гораздо болѣе выгодномъ положеніи, нежели нашъ.

Мы имѣемъ только два порта—Портъ-Артуръ и Владивостокъ. Они раздѣлены между собою громаднымъ разстояніемъ въ 1,040 миль и, чтобы попасть изъ одного въ другой, необходимо пройти черезъ Корейскій проливъ, который, если и не окажется здѣсь японской эскадры, будетъ всегда кишѣть японскими миноносцами, опирающимися на очень удобный и вполнѣ закрытый портъ Такесики на островахъ Цусима, расположенныхъ какъ разъ по срединѣ пролива, а также на Симоносеки и на Фузанъ, который собственно и до войны находился почти въ полномъ владѣніи японцевъ.

Такимъ образомъ части нашего флота, расположенныя въ Портъ-Артурѣ и Владивостокѣ, могутъ соединиться между собою только въ томъ случаѣ, если будетъ разбита японская эскадра, занимающая по отношенію нашихъ эскадръ выгодную центральную позицію.

Самъ по себѣ Владивостокъ гораздо удобнѣе Портъ-Артура. Прежде всего онъ имѣетъ два значительно удаленныхъ другъ отъ друга выхода, а поэтому для заблокированія его нужны по крайней мѣрѣ двойныя силы противъ тѣхъ, которыя находятся въ порту. Затѣмъ, выходы эти настолько глубоки и удобны для плаванія, что суда любой величины легко могутъ входить и выходить во всякое время дня и ночи. Наконецъ около Владивостока очень часты сильные туманы, дѣлающіе блокаду этого порта очень опасной, и въ отношеніи трудности держаться въ морѣ въ туманѣ около береговъ, изобилующихъ мелями и камнями, и въ отношеніи опасности отъ минныхъ атакъ, не говоря уже о полной невозможности услѣдить за вышедшими изъ Владивостока въ туманъ судами.

Кромѣ того Владивостокомъ мы владѣемъ уже очень давно, а потому и поспѣли его лучше оборудовать, нежели Портъ-Артуръ. Именно только во Владивостокѣ имѣется докъ достаточной величины для ввода въ него эскадренныхъ броненосцевъ и большихъ нашихъ броненосныхъ крейсеровъ, а въ Портъ-Артурѣ такого дока нѣтъ. Конечно, нѣкоторыя подводныя пробоины, даже минныя, лежащія гораздо глубже подъ горизонтомъ воды, нежели причиненныя артилерійскими снарядами, могутъ быть исправлены и безъ дока, но это потребуетъ несравненно гораздо большихъ усилій, а главное—большаго времени. На войнѣ же время еще гораздо болѣе дороже денегъ, нежели въ мирное время.

Помимо того, что Портъ-Артуръ не имѣетъ дока для большихъ судовъ, у него только одинъ выходъ, а потому заблокировать его гораздо легче и можно сдѣлать это съ меньшими силами. Но крупнѣйшимъ неудобствомъ Портъ-Артура является слѣдующее обстоятельство. Этотъ единственный и къ тому же очень узкій изъ него выходъ имѣетъ такую малую глубину, что крупныя суда могутъ входить и выходить только во время высокой воды. Приливъ бываетъ два раза въ день, и каждый разъ только въ продолженіе часа или полутора въ проходѣ имѣется достаточная глубина, т. е. онъ доступенъ только въ продолженіе двухъ-трехъ часовъ въ сутки. Изъ-за этого не только въ продолженіе двадцати одного часа въ сутки крупныя суда не могутъ ни входить, ни выходить, но вся наша эскадра въ полномъ своемъ составѣ не можетъ сразу вся выйти и войти, а должна это дѣлать по частямъ. Это прежде всего беретъ много времени, а въ присутствіи непріятеля можетъ быть иногда и опасно, несмотря даже на поддержку береговыхъ укрѣпленій.

Поневолѣ возникаетъ вопросъ, отчего же тогда наша эскадра не базируется на Владивостокъ, если онъ представляетъ такія выгоды сравнительно съ Портъ-Артуромъ?

Прежде всего Владивостокъ на нѣсколько мѣсяцевъ въ году замерзаетъ. Но это еще полбѣды, такъ какъ практика показала, что ледоколы могутъ въ продолженіе всей зимы поддерживать сообщеніе рейда съ открытымъ моремъ. Тяжело, конечно, жить на судахъ, и въ особенности плавать въ морѣ въ морозы и во время снѣжныхъ штормовъ, но этимъ однимъ еще не испугаешь нашихъ моряковъ.

Самое же главное неудобство Владивостока заключается въ томъ, что онъ по своему географическому положенію и въ лѣтнее время годится только какъ база для флота *болѣе сильнаго, нежели у японцевъ, или мало уступающаго имъ въ силѣ.*

Дѣйствительно, если главныя наши силы сосредоточены во Владивостокѣ, всѣ берега Манчжуріи, Ліатонгскаго полуострова и западный берегъ Кореи будутъ находиться подъ наблюденіемъ миноносцевъ береговой обороны, базирующихся на Портъ-Артуръ и не обладающихъ обширнымъ райономъ дѣйствій.

Если главныя наши силы превосходятъ японскій флотъ или мало ему уступаютъ, то послѣдній не рискнетъ везти ни одного солдата въ Корею, такъ какъ нашъ флотъ въ каждый данный

моментъ можетъ появиться въ Корейскомъ проливѣ, т. е. на линіи сообщенія перевезенныхъ войскъ, въ какой бы портъ Кореи они ни были отправляемы, хотя бы только въ Фузанъ.

Это поневолѣ заставитъ японцевъ, если только они тогда рѣшатся на войну, или выжидать событій, что имъ невыгодно, такъ какъ мы съ каждымъ днемъ усиливаемся на сухомъ пути, или идти къ Владивостоку, и такъ или иначе вызвать нашъ флотъ на бой, причемъ послѣдній приметъ его въ выгодныхъ условіяхъ—вблизи своего порта.

Совсѣмъ другая картина получится, если во Владивостокѣ находится наша эскадра, много уступающая въ силѣ японской. Такъ какъ восточный берегъ Кореи представляетъ мало удобныхъ мѣстъ для высадки, а кромѣ того высадившимся войскамъ придется переваливать черезъ главный идущій вдоль этого берега, горный хребетъ, японскій флотъ можетъ спокойно оставаться въ Корейскомъ проливѣ, опираясь на Цусиму, Мозампо и Фузанъ, имѣя въ тылу прекрасно оборудованные военные порты Куре (около Хирошимы въ Японскомъ средиземномъ морѣ) и Сасебо (сѣвернѣе Нагасаки).

При такой позиціи съ помощью своихъ минныхъ флотилій японскій флотъ можетъ считать вполнѣ обезпеченной высадку въ Фузанъ, въ Мозампо, въ Мокпо и даже въ Чемульпо.

Такимъ образомъ, относительная слабость нашего флота, о которой мы говорили, заставляетъ насъ базироваться именно на Портъ-Артуръ, т. е. портъ во многихъ отношеніяхъ неудобный.

Наконецъ, у насъ нѣтъ собственныхъ угольныхъ копей, за исключеніемъ сахалинскихъ, которыми тоже не можетъ воспользоваться флотъ, базирующійся на Портъ-Артуръ.

Что касается Японіи, то она обладаетъ тремя первоклассными портами—Куре, Сасебо и Іокосуко (около Іокагамы) и нѣсколькими второстепенными. На постройку портовъ японцы давно уже обратили самое серьезное вниманіе и израсходовали на ихъ оборудованіе громадныя суммы. Благодаря этому у нихъ имѣется нѣсколько доковъ, въ которые могутъ входить самыя большія суда, цѣлый рядъ бассейновъ для миноносцевъ, прекрасныя мастерскія и огромные запасы угля и боевыхъ припасовъ. Кромѣ военныхъ доковъ, имѣются еще нѣсколько частныхъ. Все это даетъ возможность японцамъ исправлять свои поврежденія гораздо скорѣе, чѣмъ

можемъ это дѣлать мы, а слѣдовательно они могутъ больше рисковать своими судами.

Географическое расположеніе этихъ портовъ очень удобно: они находятся на недалекомъ разстояніи другъ отъ друга, въ тылу тѣхъ направленій, по которымъ можетъ придтись дѣйствовать японскому флоту, и даже болѣе сильному флоту трудно отрѣзать японцевъ отъ ихъ портовъ.

Наконецъ, со времени открытія военныхъ дѣйствій японцы пользуются очень важнымъ преимуществомъ, принадлежащимъ болѣе сильному и наступающему флоту,—они владѣютъ всѣмъ южнымъ и западнымъ побережьемъ Кореи и множествомъ бухтъ и островов, представляющихъ прекрасную базу для дѣйствій минныхъ флотилій, и можно быть увѣреннымъ, что если еще не въ мирное время, то теперь въ различныхъ пунктахъ этого побережья они имѣютъ уже склады угля и плавучія мастерскія для починки миноносцевъ.

Мы не говоримъ уже о предоставленіи Вей-ха-Вея англичанами въ распоряженіе японцевъ.

Итакъ, японскій флотъ не только въ полтора раза сильнѣе нашего по своему составу, но сила его еще значительно увеличивается вслѣдствіе многочисленности, удобства расположенія и прекраснаго оборудованія японскихъ портовъ.

Тяжело сознавать все это, но мы считаемъ, что всѣ русскіе люди должны точно знать, въ какой тяжелой и невыгодной обстановкѣ приходится дѣйствовать нашимъ морякамъ, какъ сильны должны они быть духомъ, чтобы побороть всѣ эти препятствія. Помогай имъ Богъ!

9-го февраля.

Теперь уже достаточно выяснилось, что до самаго послѣдняго момента мы прилагали всѣ усилія для сохраненія мира и очень надѣялись, что это намъ удастся. Мы тщательно избѣгали всякихъ дѣйствій, которыя могли бы дать поводъ Японіи утверждать, что русскіе твердо рѣшились воевать и медлитъ со своими отвѣтами съ единственною цѣлью закончить свои послѣднія приготовленія, чтобы потомъ самимъ обрушиться на Японію. И если бы мы дѣйствовали иначе, мы могли бы поставить себѣ мучительный упрекъ: въ самомъ дѣлѣ, — не мы ли своими приготовленіями къ войнѣ отчасти ее и вызвали?

Теперь мы съ полнымъ чувствомъ удовлетворенія можемъ сознавать передъ лицомъ всего человѣчества, а главное передъ собою самими, что совѣсть наша чиста — мы не можемъ себѣ поставить ни малѣйшаго укора.

И дѣйствительно, сегодня мы въ «Правительственномъ Вѣстникѣ» читаемъ:

«... Искреннее желаніе нашего правительства сохранить миръ, что *дѣлало невозможнымъ заблаговременную подготовку къ войнѣ*, заставляетъ насъ употребить не мало времени для того, чтобы начать наносить Японіи такіе удары, которые соотвѣтствовали бы могуществу Россіи»...

И, конечно, разъ война началась, это оказалось для Россіи въ практическомъ смыслѣ невыгодно, но такой способъ дѣйствій важенъ для нравственнаго облика Россіи, для ея чести.

А честью и въ частной жизни человѣкъ дорожитъ больше всего на свѣтѣ и готовъ для ея поддержки и сохраненія принести иногда и очень тяжелыя жертвы.

И эти жертвы пришлось принести и Россіи, въ особенности имѣя дѣло съ противникомъ, который давно рѣшилъ воевать, и, дѣйствительно, тянулъ переговоры не для того, чтобы достигнуть соглашенія, а для того, чтобы закончить свои приготовленія, пользуясь тѣмъ, что Россія настроена мирно, къ *неминуемой* войнѣ не готовится и сама ее не объявитъ и не начнетъ.

И жертвы эти, въ военномъ смыслѣ, — а въ этомъ смыслѣ только и можно ихъ обсуждать, разъ уже война началась, — были очень тяжелыя.

Въ то время, какъ уже больше мѣсяца назадъ японскія газеты получили приказъ ничего не печатать о передвиженіяхъ войскъ, т. е., очевидно, началась ихъ мобилизація и подвозъ къ пунктамъ посадки на транспорты, мы объявили мобилизацію въ предѣлахъ намѣстничества только послѣ начала японцами военныхъ дѣйствій, и первымъ днемъ ея было указано считать 28 января, т. е. на слѣдующій день послѣ бомбардировки Портъ-Артура.

Уже нѣсколько мѣсяцевъ назадъ было извѣстно, что японскій флотъ весь въ кампаніи (въ плаваніи), т. е. иначе говоря въ полной боевой готовности, а потомъ еще задолго до войны слухи о немъ прекратились и совершенно не было извѣстно, гдѣ онъ находится. Мы убѣждены, что въ это время японцы, раздѣлившись на эскадры и отряды, изъ которыхъ каждый имѣлъ опредѣленное

назначеніе, дѣятельно каждый къ своему спеціальному назначенію готовились. Они упражнялись въ совмѣстномъ маневрированіи, въ сторожевой, дозорной и развѣдочной службахъ, въ минныхъ атакахъ, въ стрѣльбѣ минами (мины во время мирной стрѣльбы не тратятся и остаются не только цѣлыми, но еще повѣряется ихъ исправность) и даже быть можетъ въ стрѣльбѣ изъ орудій, если они обладаютъ достаточными запасами снарядовъ. Однимъ словомъ, японцы имѣли случай тщательно провѣрить исправность своихъ кораблей, всѣхъ ихъ механизмовъ, а главное — передъ самой войной, путемъ неустаннаго упражненія, въ организованной *плавающей* эскадрѣ увеличить опытность и обученіе своего личнаго состава.

Вѣдь такъ они поступали и передъ войной 1894 г.

Вотъ что говорится въ одномъ изъ сочиненій объ этой войнѣ [1]).

«Японскій флотъ, за исключеніемъ небольшого отряда, находившагося въ Чемульпо, собрался *съ конца іюня* (т. е. *больше, чѣмъ за мѣсяцъ до объявленія войны)* въ Сасебо, гдѣ энергично готовился къ предстоящей боевой дѣятельности. По донесеніямъ адмирала Ито, суда его эскадры почти ежедневно выходили въ море для боевой стрѣльбы».

«Изъ 12 паровыхъ катеровъ была образована флотилія, на которой командиры упражнялись въ различныхъ построеніяхъ; затѣмъ катера были раздѣлены на два отряда, которымъ было поставлено главной задачей научиться избѣгать таранныхъ ударовъ, но не наносить ихъ, такъ какъ японскій флотъ состоитъ изъ судовъ, неспособныхъ къ веденію тараннаго боя. На катерахъ, вмѣсто пушекъ, были укрѣплены ружья, вѣроятно для того, чтобы пріучиться маневрировать въ дыму».

Конечно, такая подготовка требуетъ траты значительнаго количества угля, но, какъ мы уже указывали въ предыдущихъ замѣткахъ, японцы богаты углемъ и при этихъ условіяхъ беречь его было неразумно.

Иногда отъ неморяковъ приходится слышать, что во время постоянныхъ плаваній, во время маневровъ, изнашиваются и портятся машины, и поэтому надо не злоупотреблять плаваніями, чтобы имѣть механизмы въ исправности для войны.

Это не болѣе, какъ незнакомство съ кораблями.

---

[1]) Военныя дѣйствія на морѣ во время японско-китайской войны. Н. Кладо. 1896 г., стр. 7 и 8.

Только постоянно дѣйствующіе механизмы находятся въ постоянной исправности, такъ какъ девять десятыхъ поврежденій происходятъ не отъ конструктивныхъ недостатковъ механизмовъ, а отъ недостаточной опытности въ ихъ употребленіи. Неустанная практика передъ самой войной драгоцѣнна еще въ томъ смыслѣ, что даже и всѣ конструктивные недостатки могутъ быть вовремя обнаружены и вовремя устранены, и въ военное время меньше будетъ всякихъ сюрпризовъ.

Назидательнымъ примѣромъ можетъ служить для разъясненія этого вопроса случай съ американскимъ эскадреннымъ броненосцемъ «Oregon» въ бою при С.-Яго въ 1898 г. Въ погонѣ за испанскими судами, онъ шелъ не только скорѣе всѣхъ остальныхъ американскихъ эскадренныхъ броненосцевъ, но держался наравнѣ съ американскими крейсерами. Онъ во время боя развилъ бо̀льшую силу машины, нежели на пробѣ! Обыкновенно же эта полная сила только единственный разъ въ продолженіе существованія судна и развивается, и именно на пробѣ, а потомъ о ней можно только мечтать. Ну, а отчего же тогда это такъ случилось? И разгадка оказалась очень простая. Броненосецъ «Oregon» былъ отправленъ на восточный театръ военныхъ дѣйствій изъ С.-Франциско, и чтобы придти къ острову Кубѣ, ему пришлось обогнуть Южную Америку, т. е. сдѣлать переходъ во много тысячъ миль. И переходъ этотъ онъ дѣлалъ не при мирной обстановкѣ, а въ ожиданіи войны, которая была объявлена, когда онъ находился на серединѣ пути. И вотъ этотъ переходъ и далъ возможность довести механизмы броненосца «Oregon» до того блестящаго состоянія, въ которомъ они оказались у него въ бою. А между тѣмъ лучшій испанскій крейсеръ «Cristobal Colon» наврядъ ли сдался бы «Brooklyn'у» (американскому крейсеру), а когда черезъ него просвисталъ тринадцатидюймовый снарядъ «Oregon» и онъ увидѣлъ, что броненосецъ нагоняетъ, то онъ долженъ былъ спустить флагъ».

10-го февраля. Вообще въ полной боевой готовности, *во всѣхъ деталяхъ*, слѣдуетъ считать флотъ, находившійся достаточное время въ *совмѣстномъ плаваніи* (въ эскадрахъ, а не по одиночкѣ), точно такъ же, какъ вполнѣ готовой къ тому, чтобы принять участіе въ военныхъ дѣйствіяхъ, считается такая сухопутная часть, которая вполнѣ закончила свою мобилизацію.

Но «Правительственный Вѣстникъ» говоритъ намъ въ цитированномъ уже нами вчера отрывкѣ, что искреннее желаніе нашего правительства сохранить миръ дѣлало для насъ невозможнымъ заблаговременную подготовку къ войнѣ.

Въ отношеніи сухопутныхъ войскъ это выразилось тѣмъ, что мобилизація ихъ началась 28-го января, а въ отношеніи флота въ томъ, что значительная его часть продолжала находиться въ такъ называемомъ вооруженномъ резервѣ.

Всякій знаетъ, что такое мобилизація сухопутной части, но далеко не всѣмъ извѣстно, что собою представляетъ состояніе флота въ вооруженномъ резервѣ и въ чемъ заключается его переходъ изъ этого состоянія къ полной боевой готовности.

И мы считаемъ необходимымъ на этомъ нѣсколько остановиться, такъ какъ имѣется существенная разница между немобилизованной сухопутной частью и кораблемъ, находящимся въ вооруженномъ резервѣ, и всякій русскій человѣкъ, обсуждая дѣйствія нашего флота, долженъ знать всѣ тѣ препятствія, которыя пришлось преодолѣвать нашимъ морякамъ, чтобы начать наносить вредъ, неожиданно, изъ-за угла напавшему на нихъ врагу.

Мы уже говорили объ относительной слабости русскаго флота по численности, объ его невыгодномъ положеніи въ смыслѣ числа, географическаго положенія и оборудованности доками, его портовъ, и теперь остается только выяснить, какъ отозвалась на немъ невозможность заблаговременной подготовки къ войнѣ, насколько она выразилась въ невозможности вывести наши суда изъ состоянія вооруженнаго резерва.

Руководствуясь данными, помѣщенными въ № 1 за этотъ годъ журнала «Морской Сборникъ», мы узнаемъ, что къ 29-му декабря 1903 года находилось въ вооруженномъ резервѣ:

Изъ 7 эскадренныхъ броненосцевъ — 4 («Севастополь», «Пересвѣтъ», «Побѣда» и «Ретвизанъ»).

Изъ 4 броненосныхъ крейсеровъ — 2 («Россія и Рюрикъ»).

Изъ 5 крейсеровъ I класса — 4 («Аскольдъ», «Паллада», «Діана» и «Богатырь»).

Изъ 2 крейсеровъ II класса — 1 («Новикъ»).

Изъ 7 канонерскихъ лодокъ — 3 («Бобръ», «Отважный» и «Гремящій»).

Изъ 2 минныхъ транспортовъ — 2 («Енисей» и «Амуръ»).

Изъ 2 вспомогательныхъ крейсеровъ (бывшихъ пароходовъ Добровольнаго флота) — 2 («Ангара» и «Лена»).

Изъ 2 минныхъ крейсеровъ — 1 («Гайдамакъ»).

Изъ 12 эскадренныхъ миноносцевъ (истребителей)—9 («Безшумный», «Безпощадный», «Боевой», «Внушительный», «Выносливый», «Властный», «Грозовой», «Бурный» и «Бойкій»).

Въ плаваніи слѣдовательно находилось только:

3 эскадренныхъ броненосца: «Петропавловскъ», «Полтава» и «Цесаревичъ».
2 броненосныхъ крейсера: «Громобой» и «Баянъ».
1 крейсеръ I класса — «Варягъ».
1 крейсеръ II класса — «Бояринъ».
4 канонерскія лодки: «Гилякъ», «Сивучъ», «Кореецъ» и «Манчжуръ».
1 минный крейсеръ — «Всадникъ» и
3 эскадренныхъ миноносца (истребителя) «Бдительный», «Безстрашный» и «Внимательный».

Что же это такое, этотъ вооруженный резервъ?

А вотъ что.

Суда, состоящія въ вооруженномъ резервѣ, находятся въ постоянной готовности къ плаванію, но *не плаваютъ.*

Да оно и понятно. Не можетъ весь флотъ плавать въ мирное время—вѣдь это стоило бы громадныхъ денегъ.

Но вмѣстѣ съ тѣмъ, если бы корабли держались безъ личнаго состава, то пришлось бы многое съ нихъ свезти на берегъ и многіе механизмы разобрать, такъ какъ безъ тщательнаго ухода они бы подверглись неминуемой порчѣ. Поэтому корабли, не находящіеся въ плаваніи, держатъ въ такомъ состояніи, чтобы они могли обходиться только частью своего личнаго состава, но вмѣстѣ съ тѣмъ, по первому приказанію, были бы готовы выйти въ море, и на этотъ выходъ въ море требовалось только такое время, которое нужно для разводки паровъ.

Вотъ такое состояніе кораблей и называется вооруженнымъ резервомъ.

Они стоятъ на внутреннемъ рейдѣ, на нихъ имѣются полностью всѣ боевые и съѣстные припасы, они нагружены углемъ, машины и котлы ихъ въ полной готовности для разводки паровъ, но часть ихъ личнаго состава свезена на берегъ.

Впрочемъ, въ Портъ-Артурѣ, гдѣ для морскихъ командъ еще не выстроены казармы, на корабляхъ вооруженнаго резерва находится вся команда.

Корабли содержатся въ полномъ порядкѣ и чистотѣ, и производятся всевозможныя ученья, но, конечно, за исключеніемъ тѣхъ,

которыя требуютъ, чтобы корабль находился на ходу, или чтобы производилась дѣйствительная стрѣльба изъ орудій или минами.

По существующимъ правиламъ выполненія офицерами морского ценза, которымъ измѣряются ихъ морская и боевая опытность и право на движеніе по службѣ, также дѣлается разница между дѣйствительнымъ плаваніемъ и состояніемъ въ вооруженномъ резервѣ, а именно 3 дня въ вооруженномъ резервѣ оцѣниваются за 1 день нахожденія въ плаваніи.

Еще разъ повторяемъ, не слѣдуетъ приравнивать корабль, находящійся въ вооруженномъ резервѣ, къ какой нибудь сухопутной части—ну, что ли, къ пѣхотному полку, состоящему на положеніи мирнаго времени, т. е. немобилизованному.

Правда, немобилизованный пѣхотный полкъ имѣетъ около половины своего личнаго состава. Но каждый солдатъ имѣетъ при себѣ свое ружье, всѣ 16 командировъ налицо, налицо большинство и младшихъ офицеровъ. Полкъ живетъ обыкновенной своей жизнью, приспособленной для боевой подготовки личнаго состава. Каждая рота обучается своимъ ротнымъ командиромъ необходимымъ для роты маневрированію и стрѣльбѣ. Батальонный командиръ маневрируетъ съ четырьмя ротами, какъ и на войнѣ, только каждая изъ нихъ вдвое меньше: точно также полковой командиръ управляетъ 4 батальонами. Полкъ не долженъ быть мобилизованъ, чтобы участвовать въ маневрахъ, во время которыхъ, какъ мы знаемъ, собираются массы войскъ, изъ которыхъ всѣ немобилизованы, а вмѣстѣ съ тѣмъ войска практикуются въ разрѣшеніи самыхъ разнообразныхъ и сложныхъ тактическихъ и стратегическихъ задачъ. Сторожевая и развѣдывательная служба ведется по всѣмъ правиламъ военнаго времени. И если бы понадобилось послать немобилизованный полкъ на войну, то къ этому встрѣтилось бы очень мало затрудненій. Такъ вѣдь дѣлали, когда, напримѣръ, спѣшно отправляли наши войска изъ Европейской Россіи въ Манчжурію во времена послѣднихъ китайскихъ безпорядковъ. И такой полкъ, конечно, слабѣе мобилизованнаго по численности, но гораздо выше его по качеству.

Между тѣмъ на кораблѣ, находящемся въ вооруженномъ резервѣ, это будетъ не совсѣмъ такъ.

Если на немъ живетъ, напримѣръ, только половина личнаго состава, она не можетъ отдѣлить отъ корабля его половину и съ этой половиной отправиться въ море для практики въ управленіи

кораблемъ, въ управленіи всѣми его механизмами, въ стрѣльбѣ минами и изъ орудій. Корабль не можетъ сдвинуться съ мѣста, пока на немъ не будетъ полностью весь его личный составъ.

Но если даже, во время состоянія въ вооруженномъ резервѣ, на кораблѣ живетъ весь его личный составъ, все-таки онъ не выходитъ въ море. По экономическимъ причинамъ, которыя и лежали въ основаніи при учрежденіи вооруженнаго резерва, который существуетъ во всѣхъ европейскихъ флотахъ, и нами оттуда и заимствованъ, корабль не долженъ за это время тратить уголь на плаваніе, и личный составъ его получаетъ уменьшенное содержаніе.

И пока корабль находится въ вооруженномъ резервѣ, командиръ не практикуется въ маневрированіи, комендоры (наводчики)—въ стрѣльбѣ изъ орудій, минеры—въ стрѣльбѣ минами и въ отыскиваніи миноносцевъ электрическими фонарями, рулевые—въ управленіи рулемъ, машинисты—въ управленіи машиной, кочегары—въ уходѣ за котлами, вся команда—въ быстрой нагрузкѣ угля.

Эскадренные миноносцы (истребители), находящіеся въ вооруженномъ резервѣ, не могутъ практиковаться ни въ стрѣльбѣ минами, ни въ маневрированіи для минныхъ атакъ, ни въ выносливости и неослабномъ вниманіи, необходимыхъ для сторожевой службы. Минные транспорты не могутъ практиковаться въ постановкѣ миннаго загражденія!

Адмиралъ, пока часть его флота состоитъ въ вооруженномъ резервѣ, имѣетъ подъ своей командой меньше боевыхъ единицъ, нежели онъ будетъ ихъ имѣть на войнѣ, и не всегда число ихъ достаточно, чтобы можно было съ ними рѣшать различныя тактическія и стратегическія задачи.

Трудно, напримѣръ, практиковаться въ развѣдочной службѣ, если при эскадрѣ имѣется недостаточное число крейсеровъ. Точно такъ же трудно рѣшать задачи сторожевой службы, если эскадра терпитъ недостатокъ въ мелкихъ судахъ. Поэтому обыкновенно для морскихъ маневровъ или выводятъ часть судовъ изъ вооруженнаго резерва, или производятъ ихъ въ тѣ мѣсяцы (обыкновенно лѣтніе), когда бо̀льшая часть судовъ эскадры находится въ плаваніи.

Затѣмъ надо не забывать, что послѣ выхода изъ вооруженнаго резерва всѣ сложные механизмы, наполняющіе корабли, еще

провѣряются на практикѣ во время дѣйствія и надо имѣть время исправить замѣченныя погрѣшности.

Вотъ почему порядокъ мобилизаціи флота не можетъ быть приравненъ къ порядкамъ мобилизаціи арміи. Вполнѣ провѣренъ во всѣхъ деталяхъ въ своей боевой подготовкѣ тотъ флотъ, который извѣстное время, напримѣръ двѣ-три недѣли, проплавалъ въ полномъ своемъ составѣ.

Но и съ этимъ тяжелымъ положеніемъ справились наши доблестные моряки. Они съ честью, очень скоро послѣ выхода изъ вооруженнаго резерва, участвовали въ бою при Портъ-Артурѣ и отразили непріятеля.

Такъ видно изъ помѣщеннаго въ воскресномъ прибавленіи русскаго офиціальнаго сообщенія, 24 января въ 4 ч. дня японскій посланникъ въ Петербургѣ сообщилъ министру иностранныхъ дѣлъ о прекращеніи переговоровъ, причемъ въ частномъ своемъ письмѣ министру г. Курино выражалъ надежду, что перерывъ въ дипломатическихъ сношеніяхъ ограничится возможно кратчайшимъ срокомъ, т. е. какъ бы указывалъ, что перерывъ этотъ еще не обозначаетъ объявленія войны и возможности начала военныхъ дѣйствій. **11-го февраля.**

Въ это время въ Токіо, вслѣдствіе разности во времени, было уже около 3 ч. утра 25 января, и уже двое сутокъ японскому правительству было извѣстно, что нашъ посланникъ въ Токіо получилъ отвѣтныя предложенія Россіи. А между тѣмъ изъ рапорта адмирала Того, командующаго японской эскадрой [1]), мы узнаемъ, что онъ вышелъ изъ Сасебо 24 января, т. е. раньше, чѣмъ у насъ въ Петербургѣ г. Курино объявилъ о перерывѣ дипломатическихъ сношеній. И адмиралъ Того имѣлъ совершенно опредѣленныя инструкціи, — напасть нечаянно на русскія суда въ Чемульпо и у Портъ-Артура, такъ какъ въ своемъ рапортѣ, очевидно первомъ послѣ своего выхода изъ Сасебо и написанномъ въ морѣ 28 января, японскій адмиралъ говоритъ, что «все произошло согласно предположеніямъ».

Высылка японскаго флота изъ Сасебо съ такими инструкціями раньше перерыва дипломатическихъ сношеній, очевидно, была

---

[1]) Рапортъ этотъ помѣщенъ въ № 10,030 «Новаго Времени».

произведена нарочно, чтобы дать время ему дойти до береговъ Кореи. Вслѣдствіе задержки всѣхъ телеграммъ, идущихъ изъ Японіи, у насъ въ Портъ-Артурѣ не могли знать о выходѣ японскаго флота, не говоря уже о томъ, что тамъ не предполагали, что разрывъ дипломатическихъ сношеній обозначаетъ начало военныхъ дѣйствій. Вернуть изъ Кореи крейсеръ «Варягъ» и «Корейца» было едва ли возможно, такъ какъ раньше, чѣмъ въ Портъ-Артурѣ узнали объ отъѣздѣ г. Курино изъ Петербурга, японцы прервали всякое телеграфное сношеніе съ Сеуломъ, а слѣдовательно и съ Чемульпо, и суда эти неминуемо должны были стать жертвой полнаго пренебреженія со стороны японцевъ какъ установившимися обычаями войны, такъ и положеніями международнаго права.

И вотъ этимъ судамъ оставалось одно — сражаться. И сражаться не для того, чтобы побѣдить, — на это не было никакой надежды, въ виду громаднаго численнаго и качественнаго превосходства атаковавшихъ ихъ японскихъ судовъ, — а для того, чтобы показать всему міру, что русскихъ можно уничтожить, но заставить ихъ сдаться нельзя.

И этотъ безнадежный смертельный бой, до полной непригодности къ бою крейсера «Варягъ», — старая же лодка «Кореецъ» и цѣлая не имѣла никакого боевого значенія, — этотъ бой, который вызывалъ слезы на глазахъ присутствовавшихъ при немъ иностранныхъ моряковъ, не пропалъ даромъ.

Да, правда, мы потеряли два судна, изъ которыхъ одно могло бы быть хорошимъ развѣдчикомъ, но мы нанесли нравственный ударъ нашему противнику. Японцы воочію убѣдились, что можно на насъ напасть нечаянно, нанести ударъ изъ-за угла и достичь такимъ путемъ успѣха, но въ открытомъ бою, грудь съ грудью, насъ можно уничтожить только съ самыми тяжелыми для себя жертвами. И они не посмѣли послѣдовать за нашими судами, когда они, потерявъ способность къ продолженію боя, вернулись въ Чемульпо, чтобы тамъ себя уничтожить.

Развѣ васъ не поражаетъ этотъ фактъ, что самый сильный въ японскомъ флотѣ броненосный крейсеръ, въ сопровожденіи пяти другихъ сильно вооруженныхъ крейсеровъ и восьми миноносцевъ, не уничтожилъ одного русскаго небронированнаго крейсера? Лодку «Кореецъ» нельзя было совершенно принимать во вниманіе, по ея устарѣлости и ничтожной артиллеріи, — у нея на одинъ бортъ могли дѣйствовать только двѣ пушки, да и то устарѣлаго образца.

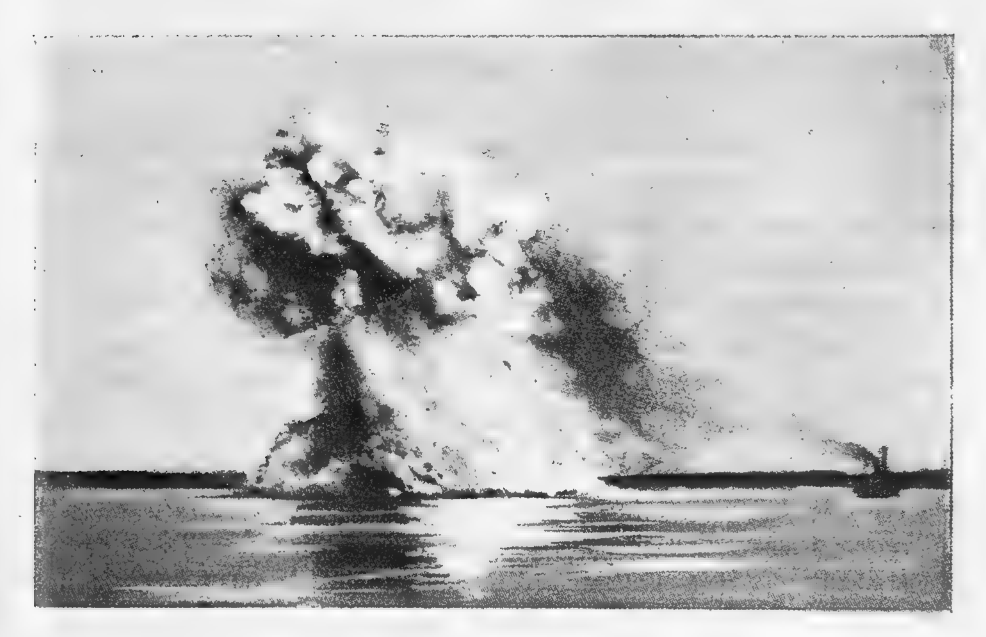


Рис. 95. Взрывъ мореходной канонерской лодки «Кореецъ».

Теперь, когда намъ извѣстны подробности этого боя изъ надежнаго источника, можно привести уже точное сравненіе силъ нашихъ и японскихъ судовъ, участвовавшихъ въ этомъ бою.

	Водоизмѣщеніе въ тоннахъ.	ОРУДІЙ. 10,2"	8"	6"	4,7"	3"	Мелк. скорострѣльн.	Минныхъ апаратовъ.
Неброненосный крейсеръ								
«Варягъ»	6500	—	—	12	—	12	6	— 4
Лодка «Кореецъ» . . .	1500	—	2	1	—	—	6	— 2
Итого . . .	8000	—	2	13	—	12	12	— 6
Броненосные крейсеры:								
«Азама»	9750	—	4	14	—	12	7	— 5
«Чіода»	2450	—	—	—	10	—	17	— 3
Неброненосные крейсеры:								
«Нанива»	3700	2	—	6	—	—	16	— 4
«Такачиха»	3700	2	—	6	—	—	16	— 4
«Нитаки»	3420	—	—	6	—	10	4	—
«Акаши»	2700	—	—	2	6	—	16	— 2
8 миноносцевъ	около 1200	—	—	—	—	—	16	приблиз. 24
Итого	26900	4	4	34	16	22	92	42

Такимъ образомъ по своему водоизмѣщенію, даже исключая японскіе миноносцы, японскій отрядъ былъ больше чѣмъ въ 3 раза сильнѣе русскихъ.

По артиллеріи, какъ видно изъ таблицы, японцы имѣли прямо подавляющее преимущество въ силѣ, бьющее въ глаза, и не стоитъ и выводить какихъ либо цифровыхъ отношеній.

Обратимъ только вниманіе на огромное количество у японцевъ, въ сравненіи съ нашими судами, минныхъ апаратовъ, что давало полную возможность японцамъ утопить русскія суда, такъ какъ «Варягъ» къ концу боя потерялъ почти всю свою артиллерію и понесъ громадныя потери въ личномъ составѣ. Кромѣ того бортъ японскаго броненоснаго крейсера «Азама» былъ почти неуязвимъ для артиллеріи нашихъ судовъ, тогда какъ бортъ «Варяга» легко пробивался каждымъ попавшимъ снарядомъ.

Въ нашей Николаевской Морской академіи разработаны правила для сравненія различныхъ кораблей, принимая во вниманіе ихъ артиллерію, защиту, скорость хода и всѣ ихъ особенности, для чего вычисляются такъ называемые боевые коэфиціенты кораблей.

Такъ вотъ боевой коэфиціентъ «Варяга» считается около 14, «Корейца» 0,05, а одного только японскаго броненоснаго крейсера «Азама» около 55.

И то, что японцы дали уйти нашимъ судамъ, мы можемъ объяснить только недостаточной ихъ рѣшительностью, вызванной энергичнымъ вступленіемъ въ бой нашихъ судовъ, чего они совершенно не ожидали. Они были, очевидно, убѣждены, что при такомъ громадномъ превосходствѣ въ силахъ наши суда сдадутся, и японскій флотъ обогатится лишнимъ быстроходнымъ крейсеромъ.

Они были ошоломлены и не рѣшились подойти къ «Варягу» близко, чтобы сразу съ нимъ покончить, и разстрѣливали его съ дальнихъ дистанцій, выдвинувъ, вѣроятно, впередъ броненосный крейсеръ «Азама», который «Варягъ» серьезно повредить не могъ, а остальные ихъ крейсеры держались еще дальше. И стрѣляли они, вѣроятно, не важно, если при громадномъ количествѣ орудій не могли настолько избить «Варяга» по ватерлиніи, чтобы онъ затонулъ, а попадали главнымъ образомъ въ его надводную часть, и вывели изъ строя только его артиллерію. «Варягъ» же, пока у него были годныя къ бою пушки, стрѣлялъ гораздо мѣтче, такъ какъ крейсеръ «Такачиха» затонулъ. Они не посмѣли послать

свои миноносцы атаковать полуразрушенный «Варягъ», который вѣроятно, все время прикрывалъ слабаго «Корейца», и не посмѣли его преслѣдовать, опасаясь, что онъ подпустить ихъ вплотную и взорветъ себя на воздухъ. Совершенно такимъ же образомъ, когда 17 мая 1788 года капитанъ 2 ранга Сакенъ, командовавшій небольшимъ судномъ (дуббель-шлюпкой № 2), былъ въ Днѣпровскомъ лиманѣ окруженъ 11 турецкими судами и, не желая сдаться, взорвалъ себя на воздухъ, турки въ продолженіе всей кампаніи боялись сближаться съ русскими судами, опасаясь, что они при отсутствіи возможности продолжать бой поступятъ такъ же, какъ Сакенъ.

Вотъ въ такомъ нравственномъ вліяніи на непріятеля и заключается значеніе славнаго для насъ боя при Чемульпо. Ну, а кромѣ того, какъ мы теперь знаетъ, японцы понесли значительныя потери. Вѣроятно больше, чѣмъ на двухъ японскихъ судахъ, «Варягъ» не могъ сосредоточить свой огонь, и это были, вѣроятно, «Азама» и «Такачиха». Пробить бортъ «Азамы» онъ не могъ, но все-таки онъ вывелъ изъ строя его башню съ двумя самыми сильными его орудіями и разрушилъ командный мостикъ, а небронированному крейсеру «Такачиха» нанесъ такія тяжелыя поврежденія, что тотъ къ ночи затонулъ. Кромѣ того былъ потоплёнъ еще одинъ миноносецъ.

Обратили ли вы вниманіе еще на слѣдующее обстоятельство? Когда 26 января лодку «Кореецъ», посланную за депешами, окружили японскіе миноносцы и начали въ нее стрѣлять минами, то «Кореецъ» не стрѣлялъ, какъ бы считая, что онъ находится въ нейтральныхъ водахъ, въ которыхъ всякія военныя дѣйствія запрещаются международнымъ правомъ. Какая громадная для этого понадобилась выдержка и какъ объ этомъ въ телеграммѣ г. Павлова было сообщено просто, безъ всякой афектаціи, несвойственной русскому человѣку!

А японцы-то кричали, что именно русскіе начали военныя дѣйствія, такъ какъ «Кореецъ» стрѣлялъ по японскимъ миноносцамъ.

Отдѣливъ часть своей эскадры въ Чемульпо, адмиралъ Того выслалъ впередъ отрядъ миноносцевъ, чтобы внезапно атаковать наши суда, которыя могли оказаться на внѣшнемъ рейдѣ Портъ-Артура. И атака эта оказалась удачной только потому, что мы имѣли право считать, что война еще не началась. Средствъ для

предупрежденія и отраженія минной атаки очень много и къ разбору ихъ мы еще обратимся въ одной изъ нашихъ послѣдующихъ замѣтокъ; теперь же скажемъ только одно: почти всѣ эти средства непримѣнимы на открытомъ рейдѣ, каковымъ является внѣшній рейдъ Портъ-Артура.

Если нѣтъ подъ бокомъ закрытаго рейда, на которомъ можно принять всѣ мѣры для защиты отъ минныхъ атакъ, принято обыкновенно съ вечера уходить въ открытое море и держаться тамъ до разсвѣта и нападающимъ миноносцамъ въ этомъ случаѣ очень трудно разыскать эскадру. Конечно это сдѣлала бы и наша эскадра, если она не могла вся войти на внутренній рейдъ, — мы уже говорили, что одинъ изъ недостатковъ Портъ-Артура заключается въ томъ, что *сразу* вся эскадра не можетъ войти или выйти,— или не предполагала почему-либо перейти на ночь въ бухту Таліенванъ, лежащую въ 30 миляхъ отъ Портъ-Артура.

Однако, эта атака, въ общемъ все-таки очень удачная для японцевъ, вѣроятно далеко не оправдала возлагавшихся ими на нее ожиданій.

Дѣло въ томъ, что до сихъ поръ даже и въ морскихъ кругахъ довольно сильно распространено убѣжденіе, что всякая попавшая въ корабль мина его топитъ. И дѣйствительно, минная пробоина очень опасна, а всѣ бывшіе до сихъ боевые примѣры подтверждаютъ это мнѣніе. Всѣ взорванные миной броненосцы («Blanco Encalado» 1891 г., «Aquidaban», «Ting-Jen» и «Lai-Jen»—въ 1895 г.) тонули, несмотря на то, что мины въ то время имѣли зарядъ не болѣе 2 пудовъ пироксилина. Теперь же зарядъ мины доходитъ до $5^1/_2$ пудовъ взрывчатаго вещества и, повидимому, японскія мины снаряжены мелинитомъ, который дѣйствуетъ сильнѣе, нежели пироксилинъ.

И японцы, конечно, были увѣрены, что имъ удастся потопить нѣсколько русскихъ судовъ, что могло бы произвести потрясающій эфектъ, на который они и разсчитывали для ослабленія энергіи у защитниковъ Портъ-Артура и которымъ они хотѣли воспользоваться при предполагавшемся вслѣдъ за минной атакой нападеніи на Портъ-Артуръ.

Но что же оказалось на самомъ дѣлѣ? Всѣ три судна, получившія минныя пробоины, остались на водѣ и, по донесенію намѣстника, принимали на слѣдующее утро участіе въ отраженіи японской эскадры.

И этотъ фактъ нельзя отнести ни къ чему иному, какъ къ хладнокровію и распорядительности личнаго состава на пострадавшихъ корабляхъ.

Какимъ хвастовствомъ звучатъ послѣ этого слова рапорта адмирала Того, гдѣ онъ говоритъ о нападеніи на Портъ-Артуръ такъ: «Полагаю, что непріятель чрезвычайно деморализованъ. Онъ пре-



Рис. 96. Русская эскадра на внѣшнемъ Портъ-Артурскомъ рейдѣ.

кратилъ бой по истеченіи часа и *повидимому* собирался отступить въ гавань».

Отчего же адмиралъ Того не продолжалъ атаки, если русскіе прекратили бой и *повидимому* отступали? Отчего онъ не послалъ свои миноносцы добить *деморализованнаго* непріятеля?

На самомъ же дѣлѣ прекратила бой японская эскадра, ибо отъ нея зависѣло оставаться въ морѣ, приблизиться или отойти отъ неподвижной крѣпости и отъ сражавшагося съ ней совмѣстно русскаго флота.

На самомъ дѣлѣ адмиралъ Того, судя по описаніямъ, не подходилъ ближе 4 миль, т.-е. 7 верстъ, и даже на такой большой дистанціи, очевидно, получилъ столь существенныя поврежденія, что счелъ дальнѣйшее продолженіе боя для себя невыгоднымъ и отступилъ.

Такимъ образомъ, даже урвавъ нѣкоторый успѣхъ въ Чемульпо и въ Портъ-Артурѣ благодаря возмутительному способу начала военныхъ дѣйствій, японцы не ослабили духа ни нашихъ моряковъ, ни защитниковъ Портъ-Артура, ни вообще русскаго народа.

Однако, все-таки потеря «Варяга» и временный выходъ изъ строя двухъ лучшихъ нашихъ броненосцевъ и «Паллады» не могли не стѣснить временно дѣйствій нашего флота, и не могли не сдѣлать еще болѣе тяжелой ту обстановку, при которой приходится дѣйствовать нашимъ морякамъ.

Теперь, вѣроятно, всѣ ихъ усилія и направлены на исправленіе нашихъ поврежденныхъ судовъ, и мы увѣрены, что энергія ихъ увѣнчается полнымъ успѣхомъ.

13-го февраля. Что означаетъ это нападеніе японцевъ на Портъ-Артуръ, произведенное ими въ ночь съ 10 на 11 февраля?

Прежде всего это показываетъ, что японцы намѣреваются что-то предпринять противъ Портъ-Артура и хотятъ отвлечь наше вниманіе. Но единственное, что они могутъ попытаться сдѣлать,— это произвести высадку гдѣ нибудь на берегахъ Ліатонгскаго полуострова, съ цѣлью отрѣзать и обложить Портъ-Артуръ. Захватить его сразу, съ какими бы силами они ни повели эту атаку и съ моря и съ суши,—совершенно невозможно. Портъ-Артуръ—первоклассная крѣпость; онъ превосходно укрѣпленъ, въ особенности со стороны моря, имѣетъ многочисленный гарнизонъ и большіе запасы продовольствія.

Поэтому, чтобы имѣть хоть какую нибудь надежду на возможность высадки, японцамъ придется высаживаться на такомъ разстояніи отъ Портъ-Артура, на которомъ имъ не придется имѣть дѣло съ тѣми нашими войсками, которыя расположены въ крѣпости и въ непосредственномъ ея сосѣдствѣ.

Но тутъ имъ придется дѣйствовать въ очень невыгодныхъ для себя условіяхъ. Дѣло въ томъ, что всѣ удобныя для высадки мѣста на полуостровѣ находятся вблизи Портъ-Артура. Здѣсь имѣется нѣсколько бухтъ съ достаточно приглубыми берегами, чтобы транспорты съ войсками могли подойти близко, и только здѣсь и возможна выгрузка войсковыхъ тяжестей и осадной артиллеріи, безъ которой, конечно, японцамъ нечего и думать что либо предпринимать противъ Портъ-Артура.

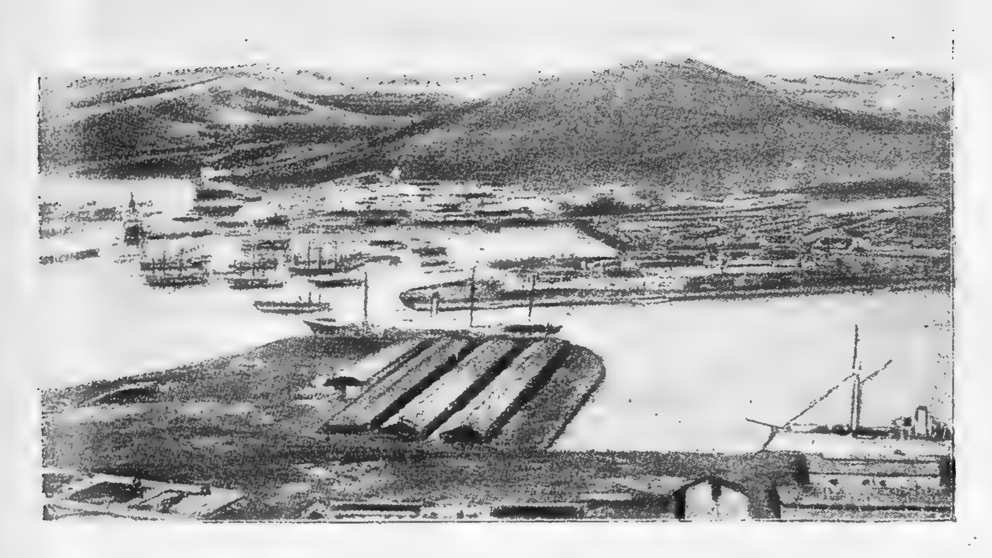


Рис. 97. Западная часть города Портъ-Артура.

Весь остальной берегъ не имѣетъ удобныхъ бухтъ, представляетъ собою низменность, а вслѣдствіе этого глубина около него небольшая; кромѣ того при отливахъ онъ оголяется на большое пространство, и высаживающимся во время отлива войскамъ придется проходить это пространство, увязая по колѣно въ жидкомъ илѣ. Выгрузка тяжестей представляетъ въ этомъ случаѣ громадныя затрудненія: придется выводить въ море пристани очень значительной длины. Траспортамъ приходится становиться на якорь очень далеко отъ берега, а потому высадка сильно замедляется. Также далеко приходится становиться и военнымъ судамъ, вслѣдствіе чего трудно прикрывать высадку огнемъ и очистить берегъ отъ защищающихъ его войскъ. Наконецъ всякая высадка сѣвернѣе перешейка Цзинь-Чжоу (Кинъ-Чаю) позволяетъ нашимъ войскамъ воспользоваться превосходной оборонительной позиціей на этомъ перешейкѣ. Но чѣмъ ближе къ Портъ-Артуру японцы вздумали бы высаживаться, тѣмъ большую опасность представляетъ для нихъ нашъ флотъ, и не только линейный, но и минный.

Можно еще надѣяться надежно прикрыть съ помощью многочисленной эскадры нѣсколько пароходовъ съ войсками, могущихъ

поднять какихъ нибудь нѣсколько тысячъ человѣкъ. Что же касается значительнаго сухопутнаго отряда въ 25,000—30,000 человѣкъ съ артиллеріей и обозомъ, то для перевозки ихъ понадобится огромный флотъ транспортовъ, пароходовъ 50 или 60, и такой флотъ ужъ очень трудно прикрыть военнымъ флотомъ. Нападающая эскадра можетъ, конечно, потерпѣть и неудачу при боѣ съ эскадрой, охраняющей транспорты, но въ середину транспортовъ всегда могутъ ворваться крейсеры и миноносцы и произвести среди нихъ такой разгромъ, который совершенно разстроитъ предпринятую экспедицію.

Поэтому высаживать большія силы можно только тогда, когда имѣется полная увѣренность, что непріятельскій флотъ не можетъ выйти и обрушиться на транспорты.

Что же касается высадокъ мелкихъ отрядовъ, которыми еще можно рискнуть, то они, именно по своей слабости, впередъ обречены на то, чтобы быть сброшенными въ море, и даже въ лучшемъ случаѣ — на полное бездѣйствіе.

Вотъ почему, если только японцы задумали высадку, — или съ большими силами, или хотя бы и съ незначительными силами, но вблизи Портъ-Артура, въ удобныхъ для высадки мѣстахъ, гдѣ ихъ флотъ можетъ подойти близко къ берегу и поддержать высадившіяся части, — имъ необходимо обезпечить себя отъ выхода нашего флота.

Вѣроятно, съ этой цѣлью они и задумали заградить выходъ изъ Портъ-Артура, затопивъ въ немъ четыре большихъ коммерческихъ парохода, а для того, чтобы отвлечь отъ нихъ вниманіе нашихъ судовъ, они сдѣлали попытку атаковать ихъ миноносцами. Какъ видно изъ донесеній генералъ-адъютанта Алексѣева, обѣ попытки японцевъ потерпѣли полнѣйшую неудачу: пароходы были разбиты снарядами, не дойдя до входа, а миноносцамъ пришлось отступить, выпустивши свои мины даромъ, и хотя, конечно, японцы опять будутъ увѣрять, что все обошлось у нихъ безъ потерь, но навѣрно миноносцамъ нанесены серьезныя поврежденія, а можетъ быть нѣкоторые изъ нихъ и погибли, чего у насъ въ темнотѣ легко могли не замѣтить.

Полное разстройство плана непріятеля генералъ-адъютантъ Алексѣевъ относитъ къ молодецкому отпору и убійственному огню «Ретвизана».

Давно ли японцы, а за ними и англичане кричали, что наши суда, потерпѣвшія во время вѣроломнаго нападенія японскихъ ми-

носцевъ въ ночь съ 26 на 27 января, приведены въ полную негодность и ихъ надо вычеркнуть изъ состава нашей эскадры Тихаго океана? И вотъ прошло съ тѣхъ поръ всего двѣ недѣли, и уже «Ретвизанъ» отомстилъ имъ за себя и воочію показалъ, что онъ не только существуетъ, но и сохранилъ всю свою грозную силу.

И это должно послужить для японцевъ серьезнымъ предостереженіемъ.

Мы уже говорили въ предыдущей нашей замѣткѣ, что разъ эскадра стоитъ не на открытомъ рейдѣ и имѣетъ основаніе ожидать минныхъ атакъ, то могутъ быть приняты очень дѣйствительныя мѣры противъ нападенія миноносцевъ. Эта неудавшаяся попытка японскихъ миноносцевъ атаковать «Ретвизанъ» служитъ лучшимъ доказательствомъ этого положенія, и поэтому является полная увѣренность, что первая удача японцевъ, вызванная благодаря предательскому образу дѣйствій, больше не повторится.

Вотъ уже мѣсяцъ прошелъ съ начала военныхъ дѣйствій. И как скоро онъ пролетѣлъ, и какъ многое уже поспѣло измѣниться. **26-го февраля.**

Вспомнимъ только, какая тревога царила въ Петербургѣ утромъ 27-го января. Да и понятно. Эта внезапная неожиданная вѣсть о вѣроломной атакѣ японскихъ миноносцевъ ошеломила всѣхъ, съ судорожной болью заставляла сжиматься сердце каждаго русскаго человѣка.

Вѣдь два нашихъ лучшихъ броненосца взорваны точно на выборъ. И никакихъ извѣстій о «Варягѣ» и «Корейцѣ», и у всѣхъ томилась за нихъ душа, что-то съ ними?

Вслѣдъ за этимъ летитъ вѣсть, что непріятель осмѣлился обрушиться на нашу главную твердыню на Дальнемъ Востокѣ, на Портъ-Артуръ, и опять встревожившія всѣхъ сообщенія о подводныхъ пробоинахъ у «Новика», «Аскольда» и «Полтавы».

А противникъ почему-то въ эти первыя минуты представлялся только наносящимъ удары, его потерь почему-то не считали, да и не хотѣли о нихъ говорить. Какъ будто нѣтъ официіальныхъ о нихъ извѣстій, — нѣтъ и потерь.

А тутъ еще это стихійное несчастье съ «Енисеемъ».

Затѣмъ пошли нелѣпыя, явно придуманныя нашими недругами вѣсти изъ-за границы. Англичане распространили по всему свѣту возмутительную клевету, будто «Варягъ» и «Кореецъ» безъ вы-

стрѣла сдались японцамъ. Они же увѣряли, что у японцевъ нѣтъ никакихъ потерь, и что у русскихъ уничтожена почти половина флота. Всякій корабль, получившій хотя бы незначительную артиллерійскую пробоину, считался ими какъ бы окончательно выбывшимъ изъ строя.

Наконецъ, пошли туманныя указанія о какомъ-то грандіозномъ планѣ японцевъ, имѣвшемъ собою удивить весь міръ и будто бы ставшемъ очень легко выполнимымъ, благодаря ослабленію русскаго флота.

Тутъ, очевидно, намекалось на возможность для японцевъ отрѣзать и взять Портъ-Артуръ, высадиться въ тылу у русской арміи въ устьѣ рѣки Ляо-хэ и т. п. И какъ бы нарочно въ это время начали появляться извѣстія о томъ, что изъ Инкоу, т. е. у устья Ляо-хэ, видятъ каждую ночь какіе-то подозрительные огни, что передъ Тадунгоу (т. е. у устья рѣки Ялу) появились японскіе броненосцы, что у островов Элліота (противъ середины восточнаго берега Ліатонгскаго полуострова) скрываются многочисленные транспорты съ японскими войсками, готовыми къ немедленной высадкѣ, и т. п.

Тяжелыя были минуты, и въ особенности тяжелы онѣ были для нашихъ моряковъ, — мы не говоримъ уже о морякахъ эскадры Тихаго океана, — но и для тѣхъ, которые находятся здѣсь.

Насъ закидывали вопросами, шли къ намъ за разрѣшеніемъ удручавшихъ и мучившихъ сомнѣній, и поневолѣ въ этихъ обращенныхъ къ намъ взорахъ и въ этихъ вопросахъ проскальзывала нерѣдко, можетъ быть и незамѣтная для другихъ, нотка укора, какъ бы обманутой надежды... И хотя оттѣнокъ этотъ и едва улавливался, но какой горечью, какой болью онъ отзывался въ нашей душѣ, какъ было обидно... А надо было отвѣчать, отвѣчать немедленно, успокаивать, разъяснять, представлять картины происшедшихъ событій, не имѣя еще о нихъ хотя бы сколько нибудь детальныхъ извѣстій, а главное выдержать просто иногда доводившую до отчаянія борьбу почти съ полнымъ незнакомствомъ нашего общества съ военномъ флотомъ, съ устройствомъ кораблей, со способами веденія морской войны. Говоришь и видишь, что тебя не понимаютъ не оттого, что не хотятъ понять, а просто потому, что совершенно чужды тѣмъ понятіямъ, которыя одни только и могутъ дать истинное представленіе о происшедшемъ. И надо прибѣгать къ пространнымъ объясненіямъ, отвлеченіямъ, и

все это разскажи каждому отдѣльно и объясняй, объясняй безъ конца.

Да, тяжелая въ то время выпала на насъ, моряковъ, задача.

Намъ часто приходилось слышать выраженія, что Россія страна сухопутная, а потому и флота ей никакого не надо. Къ этому вопросу мы еще вернемся впослѣдствіи, но теперь такъ ярко выказалось, что если въ чемъ мы дѣйствительно страна сухопутная, такъ это въ томъ отношеніи, что мы почти незнакомы съ военнымъ флотомъ, съ его задачами, съ его значеніемъ для государства.

Но оставимъ эти первые тяжелые дни и обратимся къ настоящему и посмотримъ, какіе же итоги можно подвести за этотъ первый мѣсяцъ войны.

Прежде всего надо отмѣтить быстрое отрезвленіе и гораздо болѣе спокойное отношеніе къ тому, что происходитъ на Дальнемъ Востокѣ, а значитъ и къ событіямъ на морѣ.

Этотъ ударъ коварнаго врага, который принялъ на себя первымъ русскій флотъ, какъ ни отозвался онъ болѣзненно въ сердцѣ каждаго русскаго человѣка, не заставилъ насъ пасть духомъ.

Напротивъ. всѣ русскіе люди какъ одинъ человѣкъ поняли, что разъ врагъ къ намъ идетъ изъ-за моря, и туда за море его нужно и прогнать, надо непремѣнно и на морѣ быть сильнымъ.

И вотъ стремленіе оказать посильную помощь флоту охватило широкой волной всѣ слои русскаго народа; всѣ, богатые и бѣдные, понесли свои пожертвованія на возвѣщенное съ высоты Престола Государево дѣло на усиленіе флота.

И несутъ, не спрашивая, не разсуждая, несутъ стихійно, инстинктивно чувствуя, что вотъ именно къ морю и къ флоту, хотя и не ясно представляемому, надо направить свои усилія.

Поднялась за этотъ мѣсяцъ завѣса и какъ будто бы неуязвимыми и непонесшими никакихъ потерь японцами.

Какія ни употребляли они усилія для того, чтобы скрыть свои потери, въ полную противоположность нашимъ откровеннымъ и полнымъ достоинства признаніямъ, теперь многое уже выяснилось.

Ужъ помимо позора, которымъ запятнали себя навѣки японцы полнымъ пренебреженіемъ къ законамъ и обычаямъ международнаго права, и въ военномъ отношеніи результаты оказались для нихъ больше, чѣмъ сомнительными. Они надѣялись хотя бы и недобросовѣстнымъ образомъ живьемъ взять лодку «Кореецъ» и

въ особенности крейсеръ «Варягъ», отправили для этого отряда съ подавляющимъ превосходствомъ въ силѣ и потерпѣли полную неудачу. Въ военномъ отношеніи бой этотъ постыденъ для японскаго флота, и этимъ только и можно объяснить тотъ фактъ, что они до сихъ поръ не имѣютъ гражданскаго мужества обнародовать оффиціальное донесеніе объ этомъ боѣ. Они не рѣшились ни въ чемъ опровергнуть донесеніе объ этомъ боѣ нашего посланника въ Сеулѣ г. Павлова. Такимъ образомъ они признаютъ, что въ бою съ однимъ неброненоснымъ крейсеромъ и не имѣющей никакого боевого значенія канонерской лодкою у нихъ выведенъ изъ строя первоклассный броненосный крейсеръ «Азама» и потоплены крейсеръ «Такачиха» и одинъ миноносецъ. Они, слѣдовательно, также признаютъ, что остальные 4 крейсера и 7 миноносцевъ не посмѣли преслѣдовать «Варяга», который потерялъ свою артиллерію и свою артиллерійскую прислугу, и не посмѣли и не сумѣли ихъ уничтожить. Вѣдь это прямо позоръ для японскаго отряда, имѣвшаго такое подавляющее преимущество во всемъ — и въ числѣ судовъ, и въ ихъ величинѣ, и въ бронированіи, и въ артиллеріи, и въ числѣ минныхъ апаратовъ!

Минная атака японскихъ миноносцевъ противъ нашей эскадры, стоявшей на внѣшнемъ рейдѣ Портъ-Артура въ ночь съ 26-го на 27-ое января, несомнѣнный ихъ успѣхъ въ военномъ отношеніи, откидывая въ сторону недостойный способъ производства этой атаки — и объ этомъ они поспѣшили объявить, невѣрно показавъ лишь названія поврежденныхъ кораблей, которыхъ, впрочемъ, они и не могли знать до официальнаго объ этомъ случаѣ русскаго донесенія. Но и тутъ они ошиблись въ томъ, что они надѣялись на потопленіе кораблей, получившихъ минныя пробоины, — и имѣли основаніе надѣяться, такъ какъ не было ни одного случая въ исторіи флотовъ, чтобы корабль не затонулъ отъ минной пробоины, — а на самомъ дѣлѣ наши моряки удержали всѣ три судна на водѣ, и на слѣдующій день какъ «Цесаревичъ», такъ и «Ретвизанъ» принимали уже участіе въ отраженіи японской эскадры на Портъ-Артуръ.

Эту атаку надо признать неразумнымъ актомъ со стороны японцевъ. Борьба флота съ береговыми укрѣпленіями, въ особенности съ возвышенными и вооруженными такими же новыми орудіями, какъ и корабли, — а именно въ такомъ положеніи находятся укрѣпленія Портъ-Артура, — представляетъ исключительныя труд-

ности и можетъ быть предпринята только послѣ совершеннаго уничтоженія непріятельскаго флота. Иначе нападающій на крѣпость флотъ только ослабляетъ себя для предстоящей борьбы съ флотомъ противника, и это всегда признавалось и признается неразумнымъ. И если японцы на это рѣшились, да еще въ присутствіи нашей эскадры, сражавшейся совмѣстно съ крѣпостью, то только въ надеждѣ на деморализацію русскихъ, долженствовавшую, по ихъ мнѣнію, явиться какъ слѣдствіе удачной ночной минной атаки. Но въ этомъ они, какъ мы знаемъ, ошиблись, и принуждены были отступить.

Послѣ этой атаки они заявили, что у нихъ серьезныхъ поврежденій нѣтъ; но это, конечно, невѣроятно, такъ какъ они сражались здѣсь въ неблагопріятныхъ для себя условіяхъ. И, спрашивается тогда, отчего же они ушли и не показывались въ продолженіе почти двухъ недѣль? Для насъ же очевидно, что они въ это время исправляли свои поврежденія.

Очень правдоподобный разсказъ русскаго пассажира съ парохода «Аргунь», захваченнаго японцами и приведеннаго въ Сасебо, указываетъ намъ, что туда были приведены два поврежденныхъ японскихъ корабля, изъ которыхъ одинъ или эскадренный броненосецъ, или по крайней мѣрѣ броненосный крейсеръ 1-го класса.

Но если у японцевъ имѣлись еще поврежденныя суда, то ихъ нельзя было бы привести также въ Сасебо, такъ какъ въ этомъ порту всего два дока, и слѣдовательно эти другія суда пошли въ другіе порты.

Также выходъ нашего отряда крейсеровъ изъ Владивостока заставилъ японцевъ опасаться за свои сообщенія, и мы уже 14-го февраля имѣли свѣдѣнія, что часть ихъ флота появилась, хотя и ненадолго, передъ Владивостокомъ.

Это для насъ только выгодно, такъ какъ они раздѣляютъ свои силы, а кромѣ того блокада Владивостока вообще, а въ зимнее время въ особенности, представляетъ большія трудности.

Пока исправлялись у себя японскія суда, поспѣли исправиться и наши суда, получившія артиллерійскія пробоины въ бою при Портъ-Артурѣ. Казалось бы японцамъ послѣ первой неудачной атаки Портъ-Артура должно быть стать совершенно яснымъ безуміе задуманнаго имъ предпріятія, но, повидимому, составленный ими грандіозный планъ, о которомъ поспѣшили протрубить англи-

чане, не давалъ имъ спать, и они рѣшились сдѣлать еще одну попытку напасть на Портъ-Артуръ.

Опять ихъ флотъ появляется передъ Портъ-Артуромъ и обрушивается сначала на нашъ флотъ, чтобы его обезсилить и обезпечить себѣ, такимъ образомъ, свободу высадки.

Съ береговыми укрѣпленіями они, уже наученные предыдущимъ опытомъ, не рѣшились вступать въ бой и все время держались отъ нихъ на почтительномъ разстояніи. И вотъ начался цѣлый рядъ минныхъ атакъ, а также сдѣлана попытка затопить коммерческіе корабли въ проходѣ, ведущемъ на внутренній рейдъ.

Но проникнуть на внутренній рейдъ ни одному миноносцу не удалось, коммерческіе пароходы были вовремя замѣчены и затоплены, не достигши до прохода, и на это японцамъ слѣдовало и разсчитывать, такъ какъ всѣ эти предпріятія почти безнадежны, разъ противникъ бдителенъ. Между тѣмъ потери ихъ и здѣсь оказались не маловажными: у нихъ потоплены нѣсколько миноносцевъ, а также, повидимому, пострадали и нѣкоторые изъ большихъ судовъ въ перестрѣлкахъ съ нашими крейсерами, уже не считая потери пяти коммерческихъ пароходовъ.

А разъ они не достигли успѣха въ своихъ попыткахъ ослабить нашъ флотъ, нельзя было предпринять и высадки съ большими силами, и транспорты ихъ такъ и не показывались въ виду нашихъ береговъ.

Оставалось блокировать Портъ-Артуръ. Но блокада — операція очень утомительная, а разъ начались морозы и снѣжные штормы,— это ведетъ только къ безцѣльному ослабленію флота. Поэтому, потерявъ надежду ослабить русскій флотъ и тѣмъ подготовить себѣ возможность высадки съ значительными силами, чтобы обложить Портъ-Артуръ, японцы ушли и грандіозный ихъ планъ такъ и остался одной мечтой

Да мечтой онъ и долженъ былъ остаться, такъ какъ не имѣлъ твердой подъ собой почвы — безусловнаго владѣнія моремъ и представлялъ собой не серьезное военное предпріятіе, а авантюру.

Такими авантюрами полна со стороны японцевъ ихъ война съ китайцами 1894—1895 гг., и тогда онѣ всѣ хорошо удавались; но теперь, мы полагаемъ, они въ достаточной мѣрѣ убѣдились, какая неизмѣримая разница существуетъ между ихъ противниками тогда и въ настоящее время. И вполнѣ понятно, что въ нашемъ

обществѣ нѣтъ и слѣда тревоги и волненій первыхъ дней и всѣ спокойно ждутъ дальнѣйшихъ развитій военныхъ операцій.

Вѣдь кромѣ поврежденія нашихъ трехъ кораблей во время первой минной атаки японцы все время терпятъ самыя тяжелыя и обидныя для нихъ, — мы имѣемъ здѣсь въ виду дѣло при Чемульпо, — неудачи, и надо думать, эти неудачи значительно охладили ихъ пылъ.

Въ послѣдніе дни японцы обратились еще къ одной авантюрѣ — бомбардированію Владивостока и, конечно, какъ и слѣдовало ожидать, опять неудача. Сколько ни думай, никакъ не подберешь объясненія, зачѣмъ они это дѣлаютъ. Неужели это только проявленіе безсильной злости за неудачи подъ Портъ-Артуромъ? Повторяемъ еще разъ, такія операціи только напрасно обезсиливаютъ японскій флотъ и очень намъ выгодны. Мы бы лично сердечно порадовались, если бы японцы на этомъ не остановились, а занялись бы еще блокадой Владивостока. А на это какъ будто похоже. Они вновь появились на слѣдующій день послѣ бомбардировки и, убѣдившись въ ея безполезности, ужъ огня и не открывали.

Вообще итогами перваго мѣсяца войны японцы, по справедливости, похвастаться не могутъ и благоразумно молчатъ. Вотъ почему мы и не слышимъ ничего объ офиціальныхъ ихъ донесеніяхъ: навѣрно они ничего утѣшительнаго для нихъ не представляютъ.

Японцы опять бамбардировали Портъ-Артуръ. Цѣлый рядъ бомбардировокъ за этотъ мѣсяцъ войны. Поэтому намъ кажется кстати заняться теперь вопросомъ — дать правильное объясненіе бомбардировки прибрежныхъ пунктовъ съ моря. **2-го марта.**

Иногда этому термину даютъ не всегда правильное толкованіе, называя бомбардировками и тѣ случаи, когда флотъ ведетъ бой съ береговыми укрѣпленіями. Между тѣмъ бомбардировка и бой съ береговыми укрѣпленіями — это двѣ вещи совершенно различныя по самому существу дѣла, а потомъ и по пріемамъ, которые при этомъ практикуются.

Назначеніе береговыхъ укрѣпленій — это защитить отъ разрушенія тотъ военный портъ или тотъ военный городъ, который они прикрываютъ, и не позволить непріятельскому флоту ворваться на рейдъ, а цѣль непріятельскаго флота, конечно, въ томъ и будетъ

состоять, чтобы именно этого достигнуть. Чтобы этому воспрепятствовать, береговыя укрѣпленія должны быть способны нанести ему серьезныя поврежденія, и тѣмъ болѣе серьезныя, чѣмъ ближе онъ будетъ къ окончательной своей цѣли — къ прорыву на рейдъ.

Если флотъ поставитъ себѣ задачу сбить береговыя укрѣпленія, — задача же укрѣпленій всегда одна — поражать корабли, — то на сторонѣ береговыхъ укрѣпленій окажутся значительныя преимущества.

Береговыя пушки стрѣляютъ съ неподвижнаго основанія, а морскія — съ качающагося. Береговыя укрѣпленія можно хорошо замаскировать и ихъ съ трудомъ можно отличить отъ окружающей мѣстности, въ особенности при стрѣльбѣ бездымнымъ порохомъ, тогда какъ корабли ярко выдѣляются на ровной поверхности моря. Береговая обстановка даетъ возможность имѣть самые точные приборы для опредѣленія разстояній до кораблей, на движущихся же и качающихся корабляхъ устроить такіе приборы невозможно; между тѣмъ мѣткость стрѣльбы находится въ прямой зависимости отъ того, насколько точно извѣстно разстояніе до цѣли. Наконецъ, преимущество береговыхъ батарей состоитъ и въ томъ, что онѣ могутъ быть расположены очень высоко, что дѣлаетъ ихъ трудно поражаемыми для кораблей, а также съ берега можно дѣйствовать навѣснымъ огнемъ, т. е. изъ мортиръ, что̀ для кораблей также недостижимо.

Всѣ эти преимущества были особенно ощутительны во время деревяннаго паруснаго флота, когда нельзя было двигаться безъ вѣтра, а слѣдовательно и безъ качки, когда деревянные борта кораблей легко пробивались, а самые корабли легко загорались, когда движущая сила въ видѣ парусовъ была вся на виду и вполнѣ беззащитна противъ выстрѣловъ, въ то время какъ пушки на берегу стояли за надежными каменными и земляными укрытіями. И въ эти времена обыкновенно и говорили, что одна пушка на берегу стоитъ по крайней мѣрѣ десяти, поставленныхъ на кораблѣ.

Съ введеніемъ пара и брони вліяніе естественныхъ преимуществъ орудій, поставленныхъ на берегу, стало меньше, но все-таки еще и теперь справедливо считается, что одно орудіе, установленное на берегу, равноцѣнно тремъ такимъ же, находящимся на кораблѣ.

Но и на сторонѣ флота есть одно капитальное преимущество — это подвижность, въ то время какъ береговыя укрѣпленія непо-

движны. А это ему даетъ возможность, въ случаѣ необходимости дѣйствительно серьезныхъ операцій, придти къ крѣпости съ такимъ количествомъ кораблей, чтобы числомъ орудій возмѣстить естественные недостатки орудій, поставленныхъ на зыбкомъ и подвижномъ основаніи, сосредоточить ихъ, смотря по обстоятельствамъ, то противъ одной, то противъ другой части береговыхъ укрѣпленій, для боя выбрать наивыгоднѣйшій для себя моментъ и держаться въ наивыгоднѣйшемъ для себя разстояніи, и наконецъ сейчасъ же прекратить бой, когда онъ начнетъ принимать невыгодный для флота оборотъ.

Но все-таки преимущества берега всегда перевѣсятъ и, повторяемъ еще разъ, если флотъ поставитъ себѣ цѣлью сбить береговыя укрѣпленія, — это явится для него дѣломъ исключительно труднымъ, будетъ стоить громадныхъ жертвъ и доступно лишь для флота, имѣющаго очень большое преимущество въ силѣ артиллеріи передъ берегомъ. Вотъ такой способъ дѣйствій — это будетъ бой съ береговыми укрѣпленіями, и въ виду вѣроятности очень тяжелыхъ потерь считаютъ благоразумнымъ прибѣгать къ этому лишь только при отсутствіи у противника флота, или при полномъ ослабленіи этого флота, и наконецъ, конечно, когда для такихъ дѣйствій есть разумная цѣль, напримѣръ завладѣніе очень важной въ какомъ либо отношеніи частью побережья, что, очевидно, не можетъ быть сдѣлано только съ помощью одного флота, а слѣдовательно въ этомъ случаѣ флотъ будетъ лишь оказывать необходимое содѣйствіе сухопутнымъ войскамъ.

Но флотъ можетъ поставить себѣ и другую цѣль: не гоняясь за уничтоженіемъ береговыхъ укрѣпленій, разрушить лишь то, что эти укрѣпленія защищаютъ, т. е. городъ, и вотъ такое именно дѣйствіе и называется бамбардировкой. А тутъ преимущество въ возможности достигнуть своей цѣли часто можетъ перейти на сторону флота. Сначала положимъ, для примѣра, что укрѣпленія расположены въ самомъ порту, такъ что разстоянія отъ флота до укрѣпленій и до портовыхъ сооруженій или до города болѣе или менѣе одинаковы.

И вотъ, если флотъ задался цѣлью не сражаться съ береговыми укрѣпленіями, а бомбардировать портъ, то величина цѣли для стрѣльбы флота — это громадная площадь цѣлаго порта или города, тогда какъ для береговыхъ орудій — это ничтожная часть воднаго пространства, занятая кораблями.

Однако надо сейчасъ же при этомъ прибавить, что зато каждый попавшій въ корабль снарядъ можетъ ему нанести меньшій или большій вредъ, тогда какъ далеко не всякій снарядъ, упавшій гдѣ нибудь въ городѣ или порту, нанесетъ существенный вредъ, и чтобы бомбардировка дала дѣйствительно какіе нибудь серьезные результаты, необходимо выпустить огромное количество снарядовъ. Однако всегда останется за бамбардировкой нравственное ея вліяніе на населеніе города или порта.

Чѣмъ ближе расположится флотъ къ порту и укрѣпленіямъ, тѣмъ легче ему будетъ, конечно, попадать въ опредѣленныя точки, но при обстрѣливаніи громадной площади города разстояніе не играетъ почти никакой роли и даже, если городъ расположенъ за возвышенностями, окаймляющими берегъ, то только съ большого разстоянія и можно перекинуть черезъ иихъ снаряды въ городъ. Затѣмъ на близкомъ разстояніи и береговыя укрѣпленія легко будутъ попадать въ корабли, а съ увеличеніемъ разстоянія эта вѣроятность падаетъ очень быстро.

Поэтому для боя съ береговыми укрѣпленіями флотъ долженъ подойти достаточно близко, чтобы имѣть возможность и самому попадать въ опредѣленныя мѣста, т. е. въ батареи, — иначе это будетъ для него пустая трата снарядовъ. Разстоянія эти могутъ быть очень различны, и на какомъ изъ нихъ слѣдуетъ остановиться, зависитъ отъ очень многихъ причинъ, на которыхъ мы теперь останавливаться не будемъ, но скажемъ лишь одно, что дальше 30—35 кабельтововъ (около $5^1/_4$—$6^1/_2$ верстъ) флоту для боя съ береговыми батареями располагаться было бы неразумно: попаданіе будетъ уже прямо ничтожное, хотя бы только потому, что ясно видѣть на большемъ разстояніи такую хорошо замаскированную цѣль, какъ береговыя батареи, положительно невозможно.

Зато при бомбардировкѣ, обратно, — флоту выгодно располагаться какъ можно дальше, такъ какъ разбрасывать снаряды по большой площади возможно и съ большого разстоянія, а береговыя батареи существеннаго вреда флоту съ такихъ разстояній причинить не могутъ.

Уже на разстояніяхъ больше 3—4 верстъ дѣйствіе снарядовъ противъ брони считается ничтожнымъ и приходится довольствоваться пораженіемъ небронированныхъ, т. е. нежизненныхъ частей кораблей, или пораженіемъ ихъ палубъ навѣснымъ огнемъ изъ

мортиръ. Однако досягаемость самыхъ сильныхъ мортиръ не превосходитъ 8 верстъ, и уже на разстояніяхъ еще большихъ, берегъ существеннаго вреда флоту причинить не можетъ и изъ-за слабости дѣйствія снарядовъ, и изъ-за ничтожной мѣткости.

А между тѣмъ бомбардировки возможны не только съ такихъ разстояній, но и съ разстояній гораздо большихъ, и этимъ флотъ и пользуется.

Прежде такой стрѣльбѣ съ флота мѣшало то обстоятельство, что на корабляхъ нельзя было придать орудіямъ достаточнаго угла возвышенія, чтобы воспользоваться всею ихъ дальнобойностію, но теперь этотъ уголъ доводятъ до 30 град., и тогда является возможность бросать снаряды на громадныя разстоянія.

У насъ нѣтъ сейчасъ подъ рукою данныхъ именно для японскихъ пушекъ, но вотъ на какія разстоянія могутъ стрѣлять германскія морскія орудія при различныхъ углахъ возвышенія:

Калибръ.	Уголъ возвышенія.	Разстояніе.
11″,02	30°	15 вер. 112 саж.
5″,91	30°	10 » 398 »
9″,45	25°	13 » 145 »
7″,6	20°	12 » 419 »
8″,27	15°	9 » 293 »

Понятно, что взятый нами примѣръ, когда укрѣпленія расположены въ самомъ порту или городѣ, представляетъ самую невыгодную комбинацію расположенія береговыхъ укрѣпленій. Ихъ стараются вынести какъ можно дальше впередъ, въ море, и чѣмъ дальше они вынесены, тѣмъ лучше защищенъ городъ отъ бомбардировки. Но этому часто мѣшаютъ невыгодныя географическія условія. Хорошо, если портъ лежитъ въ глубинѣ бухты, далеко врѣзывающейся въ материкъ, или передъ входомъ на рейдъ имѣются удобно расположенные острова, на которыхъ можно возвести укрѣпленія.

Такая удобная мѣстность встрѣчается очень рѣдко, и въ громадномъ большинствѣ случаевъ прибрежные защищенные города и военные порты нельзя считать вполнѣ обезпеченными отъ бомбардировокъ съ большихъ разстояній. Напр. чудная бухта во Владивостокѣ превосходно защищена лежащимъ передъ входомъ островомъ и очень глубоко врѣзывается въ материкъ, но эта часть ма-

терика сама представляетъ собой узкій полуостровъ между двумя обширными заливами — Амурскимъ и Уссурійскимъ. Вотъ именно изъ Уссурійскаго залива, какъ мы знаемъ, японцы и бомбардировали Владивостокъ, при чемъ они держались отъ приморскихъ батарей на разстояніяхъ больше чѣмъ 8 верстъ, и конечно стрѣлять въ нихъ и не стоило.

Точно также и въ Портъ-Артурѣ. Сначала японцы попробовали вступить въ бой съ береговыми укрѣпленіями, по крайней мѣрѣ повидимому таково было ихъ намѣреніе при первомъ нападеніи 27 января. Но тогда ужъ имъ слѣдовало подойти достаточно близко. А то, судя по описаніямъ, они держались на разстояніи 40 кабельтововъ, т. е. 7 верстъ. Это разстояніе еще для береговыхъ орудій доступное, а для стрѣльбы съ флота почти безнадежное. Въ результатѣ и оказалось, что береговыя батареи, можно сказать, не имѣли никакихъ поврежденій, а японцы навѣрно понесли серьезныя потери, которыя и заставили ихъ отступить.

26 же февраля они вели настоящую бомбардировку, и даже въ официіальномъ донесеніи указано, что нѣкоторая часть снарядовъ выпускалась съ разстоянія 12 верстъ. Затѣмъ въ немъ же указано, что часть японской эскадры стрѣляла изъ-за Ляотешана и вела перекидной огонь, т. е. съ дальняго разстоянія перекидывала снаряды въ портъ черезъ окружающія его высоты, и снаряды эти, очевидно, попадали на внутренній рейдъ, гдѣ стоятъ наши корабли.

Гдѣ бы ни представить себѣ позицію японцевъ около Ляотешана, разстояніе отъ этой позиціи до внутренняго рейда не можетъ быть меньше 12 верстъ.

Конечно, на такихъ разстояніяхъ и наши батареи не могли нанести существеннаго вреда японскому флоту, и въ донесеніи указывается лишь о вѣроятномъ поврежденіи неброненоснаго крейсера «Такасаго».

Мы старались выяснить разницу между боемъ флота съ береговыми укрѣпленіями и бомбардировкой и показать возможность такой бомбардировки съ дальнихъ разстояній, при чемъ береговыя укрѣпленія не могутъ въ этомъ флоту въ большинствѣ случаевъ, за исключеніемъ особо благопріятныхъ мѣстныхъ условій, помѣшать.

Это совсѣмъ не значитъ однако, чтобы мы считали такія бомбардировки разумными. Мы считали и продолжаемъ считать, что

японцы поступаютъ неразумно, и намъ остается только радоваться, что они такъ поступаютъ.

Дѣйствительно, обстрѣливаніе большихъ площадей возможно съ огромныхъ разстояній, но окончательный результатъ такого обстрѣливанія всегда былъ и останется сомнительнымъ. То въ порту, что желательно разрушить, напримѣръ доки, магазины, корабли и т. п., занимаетъ очень небольшую часть той площади, которая служитъ цѣлью для бомбардировки, прицѣливаться же съ большого разстоянія въ отдѣльные пункты совершенно невозможно, а часто стрѣльба ведется въ этомъ случаѣ и не видя цѣли, такъ какъ она закрыта возвышеннымъ берегомъ.

Да мы уже знаемъ, что ни во Владивостокѣ, ни въ Портъ-Артурѣ ничего существеннаго посредствомъ бомбардировокъ японцы не достигли: всѣ потери ограничились поврежденіемъ нѣскольких домовъ и убійствомъ нѣскольскихъ людей, въ большинствѣ мирныхъ жителей и женщинъ.

Конечно, этимъ производится извѣстное нравственное впечатлѣніе на обывателей порта, но въ военномъ отношеніи это значенія не имѣетъ.

Чтобы добиться существенныхъ результатовъ при бомбардировкѣ, надо истратить огромное количество снарядовъ, но этимъ японскій флотъ сильно бы себя ослабилъ, что болѣе чѣмъ опасно въ виду возможности выхода нашего флота, а потому японцы ограничиваются тратой только нѣсколькихъ сотенъ снарядовъ.

А тогда нечего было и огородъ городить.

Зачѣмъ же они это дѣлаютъ? Да вотъ подите же, не могутъ никакъ помириться съ тѣмъ, что грандіозные ихъ замыслы все-таки до сихъ поръ остаются въ области невыполненныхъ предположеній, и такъ какъ главной причиной для этого служитъ нашъ флотъ, и пока онъ существуетъ, они все время будутъ считать себя какъ бы связанными, то они и пробуютъ всѣ способы, посредствомъ которыхъ они могли бы его ослабить. Не удались брандеры и минныя атаки — пробуютъ повредить наши корабли случайными снарядами, которые могутъ попасть въ нихъ при бомбардировкѣ, а также пробуютъ повредить такими выстрѣлами мастерскія и доки. Ну, можетъ быть какой нибудь снарядъ въ эти учрежденія и попадетъ, можетъ быть попадетъ и въ корабли, но это надо помнить крѣпко — серьезнаго вреда одинъ артиллерійскій снарядъ, хотя бы и самаго большого колибра, кораблю причинить



Рис. 98. Японскій брандеръ, потопленный у Тигроваго полуострова во время боя 11-го февраля 1904 г.

не можетъ, а наконецъ всякое такое поврежденіе можетъ быть поправлено безъ ввода корабля въ докъ.

А потому пусть себѣ на здоровье бомбардируютъ и пусть себя ослабляютъ. А намъ давай Богъ побольше выдержки и хладнокровія, — намъ нужно поберечь свой флотъ для того момента, когда японцы предпримутъ дѣйствительно что нибудь серьезное, и обезсиливать себя по мелочамъ и на пустяки намъ нечего.

12-го марта. Японцы опять сдѣлали попытку заградить нашей эскадрѣ выходъ изъ Портъ-Артура посредствомъ потопленія коммерческихъ пароходовъ, и, конечно, какъ и слѣдовало ожидать, попытка эта вновь окончилась неудачей. Японцамъ не даетъ покоя мысль, что флотъ нашъ можетъ въ каждый моментъ выйти и обрушиться на нихъ, если они повезутъ десантъ на Ліатонгскій полуостровъ. И въ виду этого они не рѣшаются везти этотъ десантъ и дѣлаютъ всевозможныя попытки обезсилить или запереть хотя бы временно нашъ флотъ. На этотъ разъ пароходы, предназначенные для затопленія, поддерживались отрядомъ большихъ судовъ, открывшихъ огонь по крѣпости. Но все оказалось напраснымъ. Наши стороже-

выя суда, несмотря на неравенство силъ, оказали самый энергичный отпоръ приближавшимся японцамъ. Рѣшающее значенiе имѣла атака сторожевого миноносца «Сильный» противъ передового парохода, который и былъ взорванъ миной съ этого миноносца, такъ что остальные пароходы уже не рѣшились продолжать свой путь и выкинулись на берегъ. И сдѣлалъ это лейтенантъ Криницкiй въ присутствiи 6 непрiятельскихъ миноносцевъ, и сдѣлалъ это такъ стремительно, что тѣ не поспѣли ему помѣшать, и только послѣ того, какъ нашъ миноносецъ уже выполнилъ свою задачу, они набросились на него и вступили съ нимъ въ бой, причемъ миноносецъ потерялъ больше трети своего личнаго состава.

Подвигъ миноносца «Стерегущаго» и новый подвигъ миноносца «Сильнаго» показали японцамъ, съ какимъ опаснымъ противникомъ они имѣютъ дѣло, и какъ эфемерна была ихъ надежда на быстрые успѣхи.

И вотъ, когда утромъ наша эскадра вышла, японцы не приняли боя и скрылись за горизонтомъ, — такъ сильно на нихъ повлiяла новая неудача.

Повторяемъ то, что мы говорили уже много разъ, — японцы изводятся и ослабляютъ себя въ этихъ безплодныхъ попыткахъ, и намъ остается только радоваться, что они такъ неразумно поступаютъ.

Вотъ уже нѣсколько дней прошло послѣ трагической гибели броненосца «Петропавловскъ» и миноносца «Страшный», а все еще нѣтъ никакихъ офицiальныхъ извѣстiй, которыя дали бы возможность сдѣлать попытку разобраться въ томъ, что произошло. И когда мнѣ говорили: «Скажите же, въ чемъ дѣло, дайте же какое нибудь объясненiе, напишите же что нибудь; всѣ жаждутъ разъясненiй именно отъ моряковъ...», то я отвѣчалъ: «Нѣтъ, господа, пока меня увольте. Теперь уже пишите вы — штатскiе люди, неспецiалисты. У насъ всѣхъ одинаково, какъ у русскихъ людей, на глаза набѣгаютъ слезы и сердце кровью обливается при мысли о случившемся, намъ больно и обидно, что мы лишились такого выдающагося адмирала, какъ Степанъ Осиповичъ Макаровъ, что съ нимъ погибло столько талантливыхъ офицеровъ и такъ много матросовъ. Но вмѣстѣ съ тѣмъ мы всѣ, опять-таки какъ русскiе люди, съ твердостью перенесемъ постигшее насъ испытанiе и не падемъ духомъ. Мы глубоко убѣждены, что гибель даже выдаю- 6-го апрѣля.

щагося начальника и превосходнаго броненосца не ослабитъ ни нашего военнаго могущества, ни нашей энергіи при дальнѣйшемъ развитіи военныхъ операцій. Да, намъ будетъ труднѣе, но мы удвоимъ свои усилія и все-таки свое дѣло сдѣлаемъ. Найдется другой талантливый начальникъ, на Дальній Востокъ скоро отправится могущественная эскадра и въ результатѣ Россія все же одолѣетъ своего дерзкаго врага. Съ бо̀льшимъ трудомъ, не такъ скоро можетъ быть, какъ мы думали, а все-таки одолѣетъ.

«И всѣ эти мысли, которыя у насъ у всѣхъ на умѣ, вы, господа невоенные и неспеціалисты, выразите, конечно, лучше меня, и именно *это* надо теперь говорить русскому обществу, въ особенности, пока нѣтъ подробныхъ донесеній, — и вы это вѣдь такъ хорошо и дѣлаете: посмотрите, всѣ газеты точно сговорились въ характерѣ и тонѣ своихъ статей.

«Что же мы, моряки, еще можемъ къ этому прибавить? Отъ насъ ждутъ не обрисовки настроенія и чувствъ русскаго общества, а правдивыхъ описаній и вѣроятныхъ предположеній. А какъ же это сдѣлать, не зная никакихъ подробностей? Подождите ихъ и тогда требуйте отъ насъ объясненій».

Однако, время идетъ, а официальныхъ подробностей все нѣтъ и нѣтъ. И все-таки хочется хоть какъ нибудь, всѣми силами избѣгая всякихъ фантазій, обсудить эти событія и, главное, попробовать вырваться изъ-подъ гнета перваго потрясающаго впечатлѣнія и отнестись къ нему, насколько это возможно, хладнокровно.

Кстати много интересныхъ подробностей уже даютъ телеграмма корреспондента «Новаго Времени» отъ 1-го апрѣля и донесеніе адмирала Того.

Разница на цѣлыя сутки между официальнымъ донесеніемъ и телеграммами корреспондентовъ «Новаго Времени» и Торгово-Телеграфнаго агентства съ одной стороны и донесеніемъ адмирала Того — съ другой въ указаніи дня, когда произошло сраженіе, причемъ по японской версіи оно будто бы произошло на сутки раньше, — такъ и остается необъясненной. Развѣ при переводѣ съ новаго стиля на старый ошиблось Россійское Телеграфное агентство, передавшее рапортъ Того въ сообщеніи агентства Вольфа. Обратили ли вы вниманіе, что и собственный корреспондентъ Россійскаго агентства, въ напечатанной вчера телеграммѣ отъ 4-го апрѣля, тоже относитъ бой не къ 31-му, а къ 30-му марта, тогда какъ онъ же въ своей телеграммѣ отъ 1-го апрѣля (№ 10,087

«Новаго Времени») указываетъ, что бой произошелъ 31-го марта. На ошибку въ переводѣ съ одного стиля на другой указываетъ также разница въ днѣ послѣдовавшей за морскимъ боемъ бомбардировки Портъ-Артура. Въ передачѣ Россійскаго агентства адмиралъ Того говоритъ, что онъ бомбардировалъ Портъ-Артуръ 1-го апрѣля, тогда какъ по донесенію намѣстника генералъ-адъютанта Алексѣева бомбардировка началась въ 9 часовъ 15 минутъ утра 2-го апрѣля.

Наконецъ на то, что бой произошелъ именно 31-го марта, указываетъ и то обстоятельство, что въ Англіи и Японіи извѣстія о немъ появились въ печати 1-го апрѣля (цѣлый рядъ телеграммъ изъ Лондона и Токіо въ № 10,086 «Новаго Времени»), а не 31-го марта, что было бы гораздо вѣроятнѣе, если бы сраженіе произошло утромъ 30-го марта по мѣстному времени, а по европейскому—еще на 6—7 часовъ раньше.

Итакъ, надо думать, что событія произошли въ такой послѣдовательности. Вѣроятно, въ Портъ-Артурѣ имѣли указанія на приближеніе японскаго флота, пропадавшаго больше двухъ недѣль (съ 14-го марта), такъ какъ въ ночь съ 30-го на 31-е марта было выслано 8 миноносцевъ въ какую-то экспедицію, вѣроятно для развѣдки и попытки атаковать ночью приближающуюся японскую эскадру.

Мы уже говорили въ одной изъ нашихъ предыдущихъ замѣтокъ, какъ трудно найти эскадру въ открытомъ морѣ ночью, и очевидно ночью японская эскадра и держалась далеко въ морѣ и только съ своей стороны выслала для наблюденія за выходомъ изъ порта свою минную флотилію. Адмиралъ Того указываетъ, что эти миноносцы разбросали мины на внѣшнемъ рейдѣ. Ночью отряды миноносцевъ другъ друга не видѣли и разошлись, а при возвращеніи съ разсвѣтомъ они встрѣтились и произошелъ бой. Еще ночью, вслѣдствіе ненастной погоды, отъ нашего отряда отдѣлился миноносецъ «Страшный» и онъ-то первый, конечно, и встрѣтился со всѣмъ японскимъ отрядомъ. Конечно, опять тутъ и мысли не было о сдачѣ, несмотря на подавляющее превосходство въ силахъ. Миноносецъ сражался до послѣдней крайности и погибъ, потерявъ всѣхъ офицеровъ и 37 человѣкъ команды изъ 42. Вѣроятно, и общая схватка только изъ-за того и завязалась, что, услышавъ выстрѣлы, а можетъ быть такъ какъ начало свѣтать и увидавъ сражавшихся, нашъ отрядъ пошелъ на выручку от-

дѣлившагося ночью товарища. Дѣйствительно, вѣдь артиллерійскій бой съ японскими миноносцами выгоды не представлялъ, такъ какъ надо сохранять миноносцы для главнаго ихъ назначенія — минныхъ атакъ.

Между тѣмъ выстрѣлы сражающихся услышали или увидѣли также изъ Портъ-Артура и на помощь нашимъ миноносцамъ вышелъ крейсеръ «Баянъ».

Японскимъ миноносцамъ осталось одно — отступать, но раньше, чѣмъ подошли наши, они поспѣли уничтожить «Страшный», и оставшіеся въ живыхъ 5 человѣкъ были подобраны или однимъ изъ нашихъ миноносцевъ, или, вѣроятнѣе, крейсеромъ «Баянъ». Во всякомъ случаѣ, они подобраны нашими — иначе откуда мы могли знать точное число спасенныхъ людей. А между тѣмъ официальное донесеніе контръ-адмирала Ухтомскаго отъ 1-го апрѣля говоритъ объ этомъ совершенно опредѣленно.

Японскіе миноносцы отошли къ отряду своихъ пошедшихъ имъ на помощь крейсеровъ, и въ это время начала выходить наша эскадра. Между тѣмъ крейсеръ «Баянъ» отважно бросается на японскій крейсерскій отрядъ, чтобы прикрыть отступленіе нашихъ миноносцевъ въ гавань, что̀ и удается ему блестящимъ образомъ, — и разъ это сдѣлано, адмиралъ Макаровъ отзываетъ его къ выходящей эскадрѣ, передъ которой японскій крейсерскій отрядъ вмѣстѣ съ миноносцами, конечно, началъ отступать. Адмиралъ Макаровъ началъ ихъ преслѣдовать и шелъ впередъ до тѣхъ поръ, пока не показалась вся японская эскадра. Бой въ открытомъ морѣ при громадномъ превосходствѣ силъ на сторонѣ японцевъ не могъ входить въ планы адмирала, и онъ началъ отступать, чтобы вовлечь противника въ такое сраженіе, въ которомъ могли бы принять участіе и береговыя укрѣпленія.

Занимая при этомъ соотвѣтствующую позицію противъ Электрическаго утеса, двигаясь малымъ ходомъ, флагманскій броненосецъ «Петропавловскъ», находившійся впереди, въ 9 часовъ 40 минутъ утра получилъ пробоину, отъ которой черезъ 2 минуты перевернулся. Вслѣдъ за этимъ, во время послѣдовавшаго, послѣ гибели «Петропавловска», перестроенія эскадры, получилъ минную пробоину эскадренный броненосецъ «Побѣда».

Японская эскадра продолжала держаться вдали, а въ 3 часа дня скрылась совсѣмъ, и только черезъ два дня, т. е. 2-го апрѣля, она появилась вновь и начала бомбардировать Портъ-Артуръ.

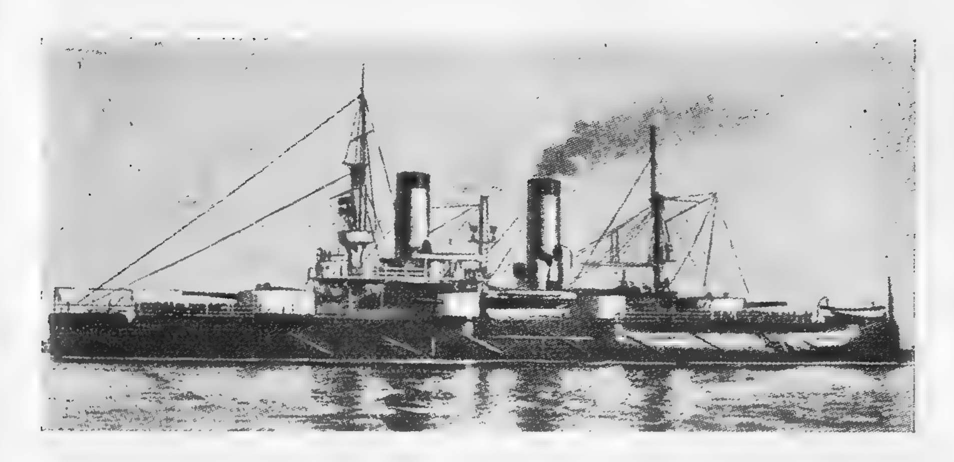


Рис. 99. Броненосецъ «Петропавловскъ».

Какая была причина гибели «Петропавловска» и отчего онъ перевернулся такъ быстро? Объ этомъ существуетъ нѣсколько предположеній. Сначала въ газетахъ проскользнуло извѣстіе (телеграмма адмирала Уріу, по сообщенію изъ Берлина № 10,087 «Новаго Времени»), что будто бы японцы приписываютъ гибель «Петропавловска» не минѣ, а японскимъ снарядамъ. Въ нашей печати говорятъ о минѣ, нашей собственной или японской, заранѣе брошенной или выпущенной съ подводной лодки. Наконецъ адмиралъ Того прямо утверждаетъ, что причина взрыва — поставленныя японцами въ предыдущую ночь мины.

Спрашивается, можно ли въ виду этого послѣдняго утвержденія только на немъ одномъ и остановиться, а остальныя предположенія и не обсуждать? По нашему мнѣнію — нельзя.

Въ самомъ дѣлѣ, представьте себѣ, что мины пустили японскія подводныя лодки. Адмиралу Того прямой разсчетъ — скрыть это отъ русскихъ, чтобы направить ихъ на ложный путь.

Если русскіе ему совсѣмъ повѣрятъ, они тщательно будутъ обыскивать весь рейдъ, чтобы найти постановленныя на немъ японскія мины — не двѣ же только мины были поставлены — потеряютъ на это много времени, и можетъ быть не примутъ соотвѣтствующихъ мѣръ именно противъ подводныхъ лодокъ, чѣмъ послѣдующія дѣйствія этихъ лодокъ могутъ быть облегчены.

Если бы причиной взрывовъ были даже и наши мины, то все-таки адмиралу Того выгодно распространять, что мины были японскія, такъ какъ послѣ тщательнаго изслѣдованія и повѣрки мѣстъ

нашихъ минныхъ загражденій русскимъ оставалось бы обслѣдовать огромное водное пространство около Портъ-Артура и вообще около береговъ Квантунскаго полуострова; вѣдь кто знаетъ, гдѣ именно японцы могли набросать свои мины. Поэтому слѣпо довѣряться донесенію адмирала Того не слѣдуетъ.

Оставляя теперь въ сторонѣ причину наружнаго взрыва, является извѣстная вѣроятность, что кромѣ того произошелъ взрывъ

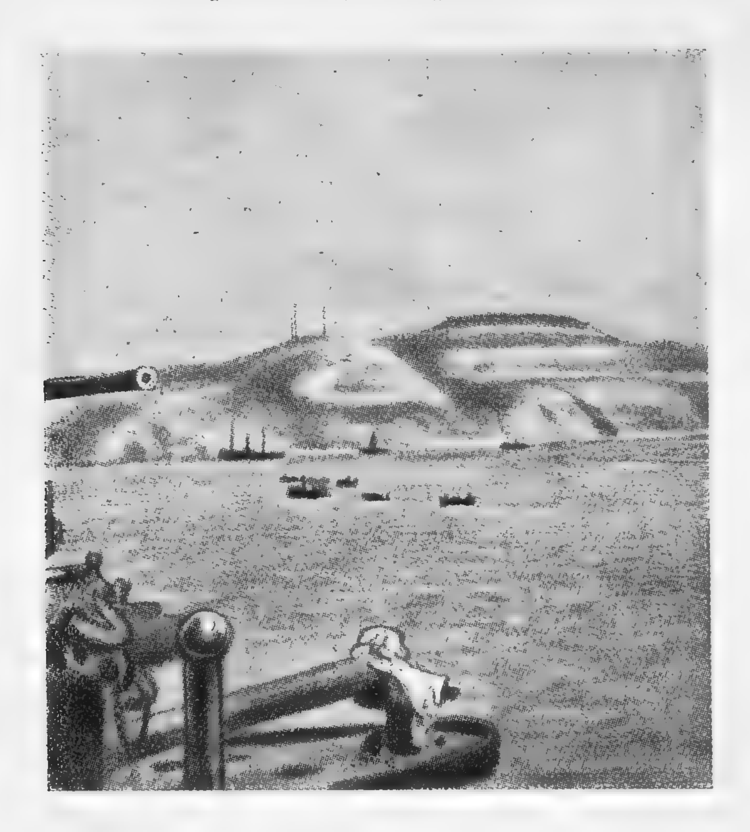


Рис. 100. Катера и шлюпки отвозятъ спасенныхъ съ броненосца «Петропавловскъ».

и внутри броненосца. Еще въ первый день полученія извѣстія о катастрофѣ ходили слухи, что видѣвшіе ее съ берега видѣли поднявшійся столбъ пламени, а также говорили, что пораненія спасенныхъ заключались главнымъ образомъ въ ожогахъ. Подтвержденіемъ служитъ телеграмма генерала Куропаткина его императорскому высочеству великому князю Владиміру Александровичу, въ которой онъ упоминаетъ объ ожогахъ, полученныхъ великимъ княземъ Кирилломъ Владиміровичемъ.

Наконецъ корреспондентъ «Новаго Времени» упоминаетъ про двойной глухой ударъ и говоритъ, что вслѣдъ за бѣлымъ столбомъ, поднявшимся у борта броненосца (взрывъ мины, а также и упавшій снарядъ поднимаютъ высокіе столбы воды и брызгъ), онъ покрылся клубами оранжево-бураго дыма. Такой дымъ уже довольно ясно указываетъ на внутренній взрывъ. Кромѣ того корреспондентъ два раза упоминаетъ объ языкахъ пламени.

Однако это не служитъ совсѣмъ доказательствомъ справедливости японской версіи о взрывѣ отъ японскаго снаряда. Патронный или минный погребъ броненосца могъ взорваться и не только отъ попавшаго туда снаряда, но и отъ наружнаго взрыва мины, если этотъ взрывъ пришелся какъ разъ противъ мѣста погреба.

Установить же фактъ внутренняго взрыва очень важно, такъ какъ именно этимъ можно вѣроятнѣе всего объяснить быструю гибель броненосца. Трудно, очень трудно бороться съ минными пробоинами, такъ трудно, что до настоящей войны съ ними никогда не удавалось справиться, но наши же моряки на «Цесаревичѣ», «Ретвизанѣ», «Палладѣ» и наконецъ на «Побѣдѣ» показали, что при хладнокровной распорядительности и энергичной работѣ—это возможно. При внутреннемъ же взрывѣ эта могла уже быть не пробоина, а разрушеніе цѣлой части корабля, и съ этимъ никакая борьба немыслима. Перевертывается же корабль вслѣдствіе того, что вода вливается въ разрушенную его часть, а непроницаемыя переборки не даютъ ей попасть въ остальныя части. Если есть время и вода вливается сравнительно медленно черезъ минную пробоину ограниченной величины, воду перепускаютъ на противоположную сторону, напускаютъ и наружную воду въ соотвѣтствующіе отсѣки на этой противоположной сторонѣ. Этими средствами выпрямляютъ корабль, и если количество влившейся и нарочно напущенной для выпрямленія воды не такъ велико, чтобы корабль опустился ниже верхней палубы, дѣло сдѣлано—корабль спасенъ.

Конечно, ничего подобнаго не могло быть сдѣлано на «Петропавловскѣ» въ ту *одну* минуту, которая прошла отъ момента взрыва до момента полной безнадежности, при хлынувшей въ него массѣ воды не черезъ пробоину, а можетъ быть черезъ весь вырванный и исковерканный бортъ и дно со стороны взрыва.

Гибель множества людей при такихъ обстоятельствахъ понятна, не говоря уже о томъ, что тутъ нечего было и думать о спускѣ

шлюпокъ. Ихъ, вѣроятно, было самое ограниченное количество, такъ какъ, готовясь къ бою — а для боя и выходила наша эскадра,— всѣ лишнія шлюпки, которыя въ большинствѣ деревянныя и представляютъ лишь благодарный матеріалъ для пожаровъ и осколковъ, оставляютъ обыкновенно въ порту. Мало было шлюпокъ, значитъ, и на сосѣднихъ судахъ.

Могли подойти только миноносцы, которые, вѣроятно, и подобрали всѣхъ оказавшихся на поверхности воды на мѣстѣ гибели.

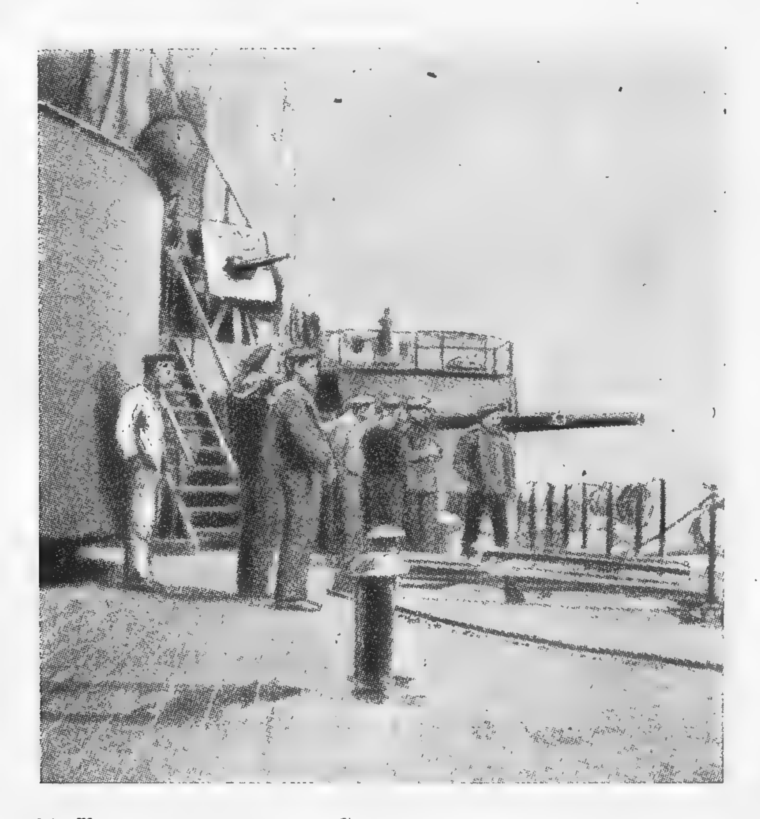


Рис. 101. Команда броненосца «Севастополь», наблюдающая за гибелью броненосца «Петропавловскъ».

Корреспондентъ «Новаго Времени» говоритъ, что къ мѣсту несчастія отправились шлюпки, спущенныя съ «Гайдамака», т. е. съ миннаго крейсера, а великій князь Кириллъ Владиміровичъ былъ принятъ на миноносецъ «Безшумный».

Наконецъ, броненосецъ находился въ боевой обстановкѣ, а потому громадное большинство людей находилось внутри, въ различныхъ закрытыхъ помѣщеніяхъ, и, конечно, они не успѣли выскочить. А сколько изъ выскочившихъ и находившихся наверху

были затянуты могучимъ водоворотомъ, образовавшимся на мѣстѣ скрывшагося подъ водой корабля!

При этомъ нельзя не вспомнить катастрофы съ англійскимъ броненосцемъ «Victoria» при столкновеніи его съ броненосцемъ «Camperdown», причемъ тамъ также погибъ командовавшій эскадрой адмиралъ Трайонъ. Тамъ успѣли спасти 338 человѣкъ, а здѣсь всего 59 человѣкъ. Тамъ погибло 321, а здѣсь 653 человѣка.

Но тамъ броненосецъ перевернулся черезъ 10 минутъ послѣ столкновенія, кругомъ него была цѣлая эскадра съ полнымъ количествомъ своихъ шлюпокъ, которыя къ моменту гибели уже были на мѣстѣ. Люди имѣли вполнѣ достаточное время, чтобы выйти наверхъ, и спасшіеся отъ водоворота могли еще долго плавать въ теплой водѣ Средиземнаго моря (это случилось 22 іюня 1893 года), а тутъ люди въ ледяной водѣ сразу коченѣли.

Возвращаюсь къ японской версіи о попаданіи въ «Петропавловскъ» крупнаго снаряда, которую едва ли можно считать вѣроятной. Погреба скрыты далеко подъ водой, за броневой палубой и толстыми пластами угля, и если достижимы при системахъ постройки, существовавшихъ въ то время, когда строился «Петропавловскъ», то только для снарядовъ, попадающихъ навѣсно, а такіе прямо невѣроятны въ морскомъ бою, такъ какъ снаряды морскихъ пушекъ могутъ упасть на палубу только подъ очень малыми углами и не могутъ проникнуть глубоко внутрь судна.

Наконецъ, ни въ одномъ изъ описаній этого дня не говорится, чтобы въ моментъ взрыва шла перестрѣлка между нашей и японской эскадрой, которая въ это время находилась кромѣ того и на очень большомъ разстояніи, около 18 верстъ. Пусть даже разстояніе между эскадрами было вдвое меньше, и то не стоило еще открывать огонь.

Предположеніе о поставленныхъ японскихъ минахъ, повторяемъ еще разъ, нельзя считать единственнымъ достовѣрнымъ, а потому надо и къ нему отнестись критически. О плавающихъ на извѣстной глубинѣ минахъ едва ли можетъ быть рѣчь. Такихъ минъ пока не существуетъ, а если таковыя и были устроены, онѣ невозможны безъ поддерживающихъ ихъ буйковъ на поверхности, и рядъ такихъ буйковъ, конечно, обратилъ бы на себя вниманіе.

Если были поставлены мины, то плавучія, удерживаемыя на извѣстной глубинѣ привязанной къ нимъ тяжестью, лежащей на днѣ. Ставить ихъ вообще не легко, а въ ненастную погоду — въ

особенности. Миноносцы вообще для такой постановки плохо приспособлены, въ особенности на волненіи. Не имѣли ли они при себѣ китайскихъ джонокъ, у которыхъ корма очень высока, вытянута далеко назадъ и вслѣдствіе этого нависаетъ далеко надъ водой,—это значительно облегчило бы постановку подобныхъ минъ.

Подводныя лодки, конечно, могли быть. Разъ многія государства обзаводятся подводными лодками, отчего не могла ими обзавестись и Японія, тѣмъ болѣе, что въ Америкѣ компанія, эксплоатирующая систему Холланда, продаетъ подводныя лодки кому угодно.

Могли ли японцы привести подводныя лодки къ Портъ-Артуру? Конечно, могли. Они могли вести ихъ малыми переходами, вдоль по берегу Кореи, подъ конвоемъ крейсеровъ и миноносцевъ, а то и прямо тащить ихъ на буксирѣ, снявъ оттуда команду и закупоривъ герметически лодку. Подводная лодка, конечно, не въ состояніи гоняться за броненосцами и атаковать ихъ на ходу. Но она могла этого здѣсь и не дѣлать, а расположиться на мѣстѣ на пути возвращавшихся нашихъ броненосцевъ, можетъ быть даже очень близко отъ входа. Подводныя лодки могли отдѣлиться отъ японскаго отряда крейсеровъ, отступившихъ передъ нашей эскадрой и какъ бы выманившихъ ее въ открытое море.

Представляется въ умѣ цѣлый хитроумный планъ японцевъ—вызвать нашу эскадру, съ тѣмъ, чтобы заставить ее, появившись въ превосходныхъ силахъ, возвратиться и пройти по тому мѣсту, гдѣ крейсерами были оставлены подводныя лодки. Нѣчто въ родѣ этого плана изложено и въ донесеніи адмирала Того.

Но, намъ кажется, нельзя упускать одно соображеніе, говорящее и противъ какихъ бы то ни было японскихъ минъ и японскихъ подводныхъ лодокъ. Если бы это было такъ, японцы выжидали бы результатовъ задуманнаго плана и выслали бы именно для наблюденія за этими результатами свои быстроходныя суда, съ тѣмъ, чтобы въ случаѣ удачи, пользуясь произведеннымъ замѣшательствомъ и моральнымъ эфектомъ, сейчасъ же начать бомбардировку Портъ-Артура, съ тѣмъ, чтобы прикрыть высадку гдѣ-нибудь на Квантунскомъ полуостровѣ. Между тѣмъ они держались далеко и можетъ быть и не видѣли даже гибели «Петропавловска», не говоря уже о поврежденіи «Побѣды».

Правда, адмиралъ Того говоритъ, что онъ видѣлъ гибель линейнаго корабля типа «Петропавловскъ» и даже выводъ изъ строя

другого большого судна («Побѣды»). При томъ большомъ разстояніи, на которомъ онъ находился, второе ужъ очень невѣроятно, а это подрываетъ довѣріе и къ первому, и вообще дѣлаетъ подозрительнымъ и все донесеніе. Вѣдь оно передано изъ Токіо отъ 4-го апрѣля, т. е. черезъ 4 дня послѣ боя, а даже 1-го и навѣрно уже 2-го апрѣля до адмирала Того могли дойти свѣдѣнія о нашихъ потеряхъ изъ нашихъ офиціальныхъ донесеній.

Иначе прямо непонятно, почему японцы въ 3 ч. дня 31-го марта исчезли и пропустили два дня. Если они дѣйствительно видѣли катастрофу, то этимъ промедленіемъ они дали противнику больше, чѣмъ нужно, времени, чтобы оправиться отъ потрясенія. А вотъ, узнавъ, напр., 1-го апрѣля вечеромъ кружнымъ путемъ о гибели «Петропавловска» вмѣстѣ съ адмираломъ Макаровымъ и поврежденіи «Побѣды», они, можетъ быть, сочли нашъ флотъ уже настолько ослабленнымъ, что рѣшились на высадку гдѣ-нибудь недалеко отъ Портъ-Артура и бомбардировкой 2-го апрѣля и прикрывали эту высадку. Но что-то о такой высадкѣ ничего не слыхать, а сама бомбардировка оказалась столь же безцѣльной, какъ и всѣ предыдущія. Во всякомъ случаѣ, если они и сдѣлали попытку такой высадки, то опять опоздали.

Впрочемъ, конечно, все это догадки и трудно дать какому-либо изъ предположеній преимущество. Мы сдѣлали только попытку собрать то, что можно сказать за и противъ этихъ различныхъ предположеній. Только дальнѣйшія событія покажутъ, въ чемъ дѣло.

Какія только теперь не дѣлаются предположенія о гибели «Петропавловска», и, конечно, это понятно, такъ какъ точной причины никто не знаетъ, да еще Богъ знаетъ, будетъ ли она когда-нибудь извѣстна. 14-го апрѣля.

Дѣйствительно, броненосецъ лежитъ на такой глубинѣ, на которой едва ли возможны водолазныя работы. Да вѣдь кромѣ того и мало, если водолазы изслѣдуютъ броненосецъ снаружи, — надо проникнуть далеко внутрь, и достаточно, чтобы онъ своей пробоиной навалился на дно, чтобы это уже оказалось совершенно невозможно. Наконецъ, очень скоро броненосецъ будетъ занесенъ иломъ. На выясненіе обстоятельствъ взрыва посредствомъ опроса лицъ, спасшихся съ погибшаго броненосца, тоже разсчитывать

особенно не слѣдуетъ. Для нихъ вѣдь взрывъ былъ полной неожиданностью,— черезъ одну минуту они были въ ледяной водѣ и очнулись только на подобравшихъ ихъ шлюпкахъ. Что можно было замѣтить, а тѣмъ болѣе оцѣнить въ эту одну минуту, преисполненную разрушеніемъ, ужасомъ и смертью? Конечно, ничего. Поэтому, понятно, всевозможныя догадки неизбѣжны. Но это совсѣмъ не значитъ, что онѣ всѣ одинаково правдоподобны, и на нѣкоторыя изъ нихъ можно указать, какъ на явно несообразныя.

Къ числу такихъ, по нашему мнѣнію, принадлежатъ и догадки автора письма въ редакцію «Journal des Débats», извлеченіе изъ котораго приведено въ № 10096 «Новаго Времени».

Онъ говоритъ, что только послѣ изслѣдованія водолазами и удостовѣренія, разрушенъ ли броненосецъ или ему только нанесена пробоина, можно вести разговоръ о взрывѣ подводной мины, и то только въ томъ случаѣ, если окажется вѣрнымъ второе предположеніе.

Почему авторъ такъ думаетъ, совершенно непонятно. Внутренній взрывъ былъ навѣрно, — это можно было сказать въ первые же дни, и въ нашей статьѣ (№ 10090 «Новаго Времени») мы особенно тщательно старались установить наличіе внутренняго взрыва, такъ какъ только это наличіе можетъ объяснить быструю гибель броненосца. Основаніе же для того, чтобы говорить, что былъ внутренній взрывъ, было полное. Первыя же показанія лицъ, наблюдавшихъ катастрофу съ берега, говорили о столбѣ пламени и потомъ это подтвердилось и въ офиціальномъ сообщеніи, а никакого столба пламени при одномъ только наружномъ взрывѣ быть не можетъ. Но это совсѣмъ не значитъ, что этого наружнаго взрыва не было. Именно наружный взрывъ и произвелъ внутренній, и въ этомъ, намъ кажется, сомнѣваться нельзя, въ особенности послѣ обстоятельнаго донесенія генералъ-адъютанта Алексѣева. Тамъ совершенно опредѣленно указано, что первый наружный взрывъ произошелъ съ правой стороны впереди носовой башни и что въ это время броненосецъ медленно поворачивался вправо. Понятно, что при этомъ онъ и долженъ былъ наткнуться на мину правой стороной носовой своей части. Вслѣдъ за первымъ произошелъ второй взрывъ, внутренній, подъ мостикомъ. Причинъ этого внутренняго взрыва могло быть нѣсколько, и вполнѣ вѣроятныхъ. Могла взорваться мина, вложенная въ подводный апаратъ,— вѣдь броненосецъ былъ готовъ къ бою,— или могъ взорваться находя-

щійся противъ этого мѣста складъ минъ, а наконецъ могъ взорваться одинъ изъ складовъ снарядовъ. При томъ громадномъ сотрясеніи, которое производитъ наружный взрывъ мины, если взрывъ этотъ произошелъ вплотную къ вложенной въ апаратѣ минѣ, какъ эта мина, такъ и ближайшіе къ нему минный и снарядный склады посредствомъ такъ называемой детонаціи могли взорваться.

Детонація — это особое свойство нѣкоторыхъ взрывчатыхъ веществъ взрываться только отъ взрыва, а не отъ огня. Именно этимъ свойствомъ обладаетъ влажный пироксилинъ, которымъ снаряжаются мины и снаряды. Напримѣръ, чтобы взрывался зарядъ мины, заключающій въ себѣ около 5 пудовъ влажнаго пироксилина, внутри его помѣщается нѣсколько фунтовъ сухого пироксилина, а въ немъ капсюль съ гремучей ртутью; когда мина ударяется о дно корабля, ударникъ разбиваетъ капсюль, взрывъ гремучей ртути взрываетъ сухой пироксилинъ, и только этимъ взрывомъ вызывается взрывъ влажнаго пироксилина.

Утвержденіе автора письма, что броненосецъ можетъ выдержать ударъ четырехъ минъ Уайтхеда, не погружаясь въ воду, совершенно голословно. Никакіе опыты этого не показывали, и дай Богъ броненосцу справиться и съ одной миной. Вотъ что съ одной миной можно справиться, при умѣньѣ и распорядительности личнаго состава, это уже доказала нынѣшняя война, а до нынѣшней войны и это подвергалось сомнѣнію. Автору это понадобилось сказать для того, чтобы потомъ утверждать, что только взрывъ мины въ 600 килограммовъ (около 40 пудовъ) непосредственно подъ броненосцемъ можетъ разрушить костякъ броненосца.

Это уже прямо вздоръ, и мы очень сомнѣваемся въ томъ, чтобы три звѣздочки, которыми авторъ подписалъ свое письмо, скрывали авторитетное и компетентное имя. Что это за *костякъ* броненосца? Надо думать, что это его ребра (шпангоуты), на которыя положена тонкая обшивка. Но для того, чтобы пустить воду внутрь корабля, нѣтъ никакой надобности разрушать эти ребра, — совершенно достаточно разорвать обшивку. Наконецъ, обыкновенная мина загражденія, имѣющая зарядъ около 3 пудовъ, и тѣмъ болѣе мина Уайтхеда, зарядъ которой заключаетъ въ себѣ отъ 4 до $5^1/_2$ пудовъ пироксилина, прекрасно разрушаютъ въ мѣстѣ взрыва и эти ребра, и для этого никакой надобности нѣтъ въ зарядѣ въ 40 пудовъ. Да такихъ минъ, взрывающихся вплотную къ борту броненосца, т. е. плавучихъ, и не бываетъ. До такихъ зарядовъ

доходятъ только въ такъ называемыхъ донныхъ минахъ, т. е. лежащихъ на днѣ, и дѣлается это совсѣмъ не для того, чтобы усилить взрывъ непосредственно у борта судна, а для того, чтобы его *не ослабить*. Дѣйствительно, донная мина не соприкасается непосредственно съ дномъ или бортомъ броненосца, а взрывается отъ нихъ на большомъ разстояніи, а потому, чтобы сохранить за ней такую же силу, какъ за плавучей миной, ей и придаютъ гораздо большій зарядъ. Но и то это возможно лишь при незначительныхъ глубинахъ, и гдѣ глубина большая, донныя мины употреблять нельзя. Донныя мины имѣютъ одно большое преимущество, которое заставляетъ къ нимъ прибѣгать, конечно, гдѣ допускаетъ глубина, несмотря на ихъ тяжесть, трудность постановки и большой расходъ взрывчатаго вещества: непріятелю очень трудно до нихъ добраться и ихъ уничтожить. Затѣмъ, ихъ не передвигаетъ и не срываетъ волненіемъ и теченіемъ.

Авторъ письма приходитъ къ заключенію, что гибель «Петропавловска» могла произойти или отъ поднятія температуры въ частяхъ броненосца, гдѣ расположены снарядные, минные и пороховые погреба, причемъ онъ указываетъ на подобный случай на французскомъ броненосцѣ «Duperré», или же отъ злого умысла.

Обѣ эти причины совершенно невѣроятны. Дѣйствительно, бездымный порохъ, при очень высокой температурѣ, способенъ къ разложенію и можетъ произойти его самовозгораніе, и именно такой случай произошелъ на броненосцѣ «Duperré», но онъ не имѣетъ никакого отношенія къ вѣроятнымъ причинамъ гибели «Петропавловска». Намъ случайно пришлось быть на французскомъ броненосномъ крейсерѣ «Latouche-Treville», стоявшемъ рядомъ съ броненосцемъ «Duperré», когда на немъ произошелъ этотъ случай, и подробности и причины его намъ хорошо извѣстны. Это было въ 1896 году на Тулонскомъ рейдѣ, когда бездымный порохъ только впервые началъ появляться на военныхъ судахъ. Правила храненія его не были еще окончательно выработаны и разложеніе его отъ вліянія высокой температуры не было еще вполнѣ установлено. А между тѣмъ «Duperré» былъ и тогда уже броненосецъ старой постройки, на которомъ пороховые погреба были разсчитаны на старый дымный порохъ, выдерживающій очень высокую температуру; поэтому они были расположены близко отъ котловъ и были лишены необходимыхъ для новаго пороха вентиляціонныхъ приспособленій. И на «Duperré» не было

собственно никакого взрыва, а просто произошелъ пожаръ, столь быстро потушенный судовыми средствами, что мы, стоявшіе рядомъ, узнали объ этомъ только на другой день. И такъ было бы это и здѣсь, если бы и допустить разложеніе бездымнаго пороха. При разложеніи же бездымный порохъ никогда не взрывается, а только загорается, а при пожарѣ не взрывается и пироксилинъ, которымъ начинены снаряды. Для взрыва необходима детонація, могущая явиться лишь при сильномъ сотрясеніи, а это могло быть вызвано лишь наружнымъ взрывомъ.

Но на «Петропавловскѣ» не могло быть и разложенія бездымнаго пороха. Теперь правила обращенія съ бездымнымъ поро-



Рис. 102. Японскій транспортъ «Кинчію-Мару» въ 4,000 тоннъ, потопленный Владивостокскимъ отрядомъ близъ Гензана 10-го апрѣля.

хомъ тщательно разработаны, броненосецъ имѣетъ прекрасную вентиляцію патронныхъ погребовъ. И почему это онъ съ этимъ порохомъ плавалъ благополучно въ продолженіе нѣсколькихъ лѣтъ, и вдругъ онъ началъ разлагаться какъ разъ въ тотъ моментъ, когда онъ вышелъ для боя и находился въ районѣ, гдѣ могли быть мины. Это прямо невѣроятно. Наконецъ, пожаръ на «Duperré» произошелъ въ Средиземномъ морѣ въ маѣ мѣсяцѣ, когда тамъ уже начинаются сильныя жары, а 31-го марта около Портъ-Артура навѣрно было еще такъ холодно, что зубъ на зубъ не попадалъ.

Что же касается до злого умысла, то это уже совершенно вздоръ, вмѣстѣ съ разсужденіями, что при русскомъ добродушіи

и халатности какой-нибудь китаецъ или японецъ могъ пробраться на броненосецъ подъ видомъ прачки, поставщика, торговца, боя, носильщика и т. п. и положить адскую машину, которая и вызвала все бѣдствіе. Это уже плодъ напуганнаго воображенія.

И въ мирное время посторонніе люди допускаются на военные корабли съ большимъ разборомъ и все, что они приносятъ на корабль, тщательно осматривается, не изъ страха впрочемъ адскихъ машинъ, а для того, чтобы не были пронесены на корабль спиртные напитки. Въ военное время можно поручиться, что не только адскую машину, а и коробку спичекъ нельзя пронести на военный корабль. Но допустимъ наконецъ, сколь это ни невѣроятно, что адская машина принесена. Куда ее поставить? Всѣ части корабля такъ наполнены людьми, такъ имъ всѣмъ знакомы находящіеся въ различныхъ помѣщеніяхъ предметы, что новый предметъ немедленно обратитъ на себя вниманіе очень многихъ.

Ну, пусть наконецъ адская машина поставлена. Но вѣдь гдѣ она можетъ оказаться? Гдѣ-нибудь на верхней палубѣ, ну, допустимъ, въ батарейной или жилой палубахъ, гдѣ имѣются открытыя помѣщенія, въ которыхъ циркулируютъ люди. Но тогда взрывъ такой адской машины произвелъ бы самый незначительный эфектъ, самое большое взрывъ одного снаряда. Вѣдь сколько же пудовъ взрывчатаго вещества можетъ незамѣтно пронести одинъ человѣкъ? Вѣдь если мы говоримъ про страшный эфектъ внутренняго взрыва, то такого, который произошелъ далеко въ нѣдрахъ корабля, гдѣ помѣщаются его минные и пороховые погреба, а до этихъ погребовъ, постоянно запертыхъ и охраняемыхъ часовыми, ужъ, конечно, нечего и думать пробраться кому-нибудь съ адской машиной.

Именно подводный наружный взрывъ, оказавшійся вплотную къ погребу, могъ произвести этотъ страшный внутренній взрывъ, всякая же адская машина, уже отбрасывая полную нелѣпость появленія ея на броненосцѣ, была бы для него просто булавочнымъ уколомъ. Наконецъ отчего это адская машина взорвалась какъ разъ въ то время, когда броненосецъ, очевидно, находился въ районѣ дѣйствія минъ, такъ какъ «Побѣда» ужъ безспорно пострадала отъ мины.

Послѣ ухода Второй Эскадры Тихаго океана.

I.

11-го ноября 1904 г.

Значеніе инцидента въ Сѣверномъ морѣ.

Вотъ уже больше мѣсяца какъ ушла вторая эскадра Тихаго океана. За это время она прошла уже около 5,000 миль, и та часть ея, которая, очевидно, идетъ кругомъ мыса Доброй Надежды, далеко оставила за собою самыя опасныя мѣста—Бельтъ, Категатъ, Скагерракъ, Нѣмецкое море и Англійскій каналъ. Эти мѣста опасны не только въ навигаціонномъ отношеніи—своими мелями, камнями, теченіями, бурными осенними погодами и туманами. Они опасны главнымъ образомъ близостью недоброжелательныхъ намъ шведскихъ, норвежскихъ и англійскихъ береговъ, гдѣ могутъ ютиться наши отважные, упорные въ своихъ замыслахъ и не останавливающіеся ни передъ чѣмъ противники. Наконецъ эти водныя пространства кишатъ рыбаками всѣхъ націй, добывающими средства для своего существованія невѣроятнымъ трудомъ въ вѣчной борьбѣ съ суровымъ Сѣвернымъ моремъ. Это все люди смѣлые, превосходные моряки, закаленные въ этой безпрерывной борьбѣ: трудно ли между ними найти за хорошіе деньги сообщниковъ и укрывателей. Вѣдь идутъ же на гораздо бо́льшую опасность, и за небольшую собственно плату, китайскія джонки, которыя и до сихъ поръ поддерживаютъ постоянное сообщеніе съ Портъ-Артуромъ.

И вотъ недавній, столь нашумѣвшій, такъ называемый «инцидентъ въ Сѣверномъ морѣ» показалъ, какъ справедливы были опасенія нашихъ моряковъ, и скажемъ имъ сердечное спасибо, что они были на-сторожѣ, что они, за свой страхъ и рискъ, не боясь тяжелой отвѣтственности, безъ всякаго колебанія, открыли огонь по неизвѣстнымъ имъ миноносцамъ, не стѣсняясь присут-

ствіемъ яко бы нейтральныхъ рыбаковъ, памятуя лишь о томъ страшно важномъ русскомъ дѣлѣ, которое имъ поручено.

Но если отрядъ, который ведетъ самъ адмиралъ Рожественскій, уже выбрался на безопасный океанскій просторъ, то нельзя еще быть вполнѣ спокойнымъ за ту часть эскадры, которая направляется черезъ Суецкій каналъ подъ флагомъ адмирала Фелькерзама.

Собственно за самый Суецкій каналъ опасаться нечего. У насъ почему-то много говорятъ о томъ, что японцы, навѣрно, затопятъ въ каналѣ большой пароходъ и такимъ образомъ запрутъ выходъ нашимъ судамъ въ Красное море. По нашему мнѣнію, это совершенно невѣроятно и главнымъ образомъ потому, что закупорка канала грозитъ такими огромными убытками для морской торговли всѣхъ націй и больше всего для англичанъ, что, конечно, будутъ приняты самыя тщательныя мѣры охраны нашихъ судовъ отъ всякаго рода внѣшнихъ покушеній. Адмиралу Фелькерзаму останется только установить самый строгій надзоръ за посторонними лицами, которыя будутъ бывать на корабляхъ, и за частными шлюпками въ Портъ-Саидѣ и Суецѣ (конечныхъ пунктахъ канала), въ которыхъ поврежденные корабли могутъ оставаться сколько угодно времени, не нарушая движенія торговыхъ судовъ по каналу. И, конечно, всѣ эти мѣры на русскихъ корабляхъ будутъ приняты.

Но вотъ дальше, въ узкомъ Красномъ морѣ, съ его пустынными и никѣмъ не контролируемыми берегами, опять въ полной мѣрѣ возникаетъ опасность всяческихъ покушеній со стороны японцевъ, и свободно мы вздохнетъ только тогда, когда наши суда оставятъ далеко за собой англійскіе Перимъ и Аденъ. Впрочемъ говорятъ, что англичане предлагаютъ теперь свои услуги по охранѣ пути нашихъ судовъ въ Красномъ морѣ, какъ это дѣлали датчане во время прохода эскадрой Бельта. По слухамъ, они даже говорятъ такъ: «Вотъ вы предупредили датское правительство о времени прохода эскадры и, благодаря датской охранѣ, вы благополучно дошли до Скагена. Отчего же вы не предупредили и насъ,— мы бы вамъ тоже устроили охрану и въ Сѣверномъ морѣ и въ Англійскомъ каналѣ!»

Ну, ужъ будто бы англичане такъ и не знали, когда пойдетъ эскадра, и будто бы ужъ они не поспѣли бы, если бы дѣйствительно этого хотѣли, принять мѣры охраны, послѣ того, какъ всѣмъ стало

извѣстно, что русская эскадра вышла изъ Либавы! Что-то не вѣрится, чтобы англичане оказались столь мало освѣдомленными и наивными. Конечно, мы далеки отъ мысли, чтобы англійское правительство принимало хоть какое-нибудь участіе въ японскихъ замыслахъ, но мы увѣрены, что если бы эти замыслы удались, даже при *негласномъ* участіи англійскихъ рыбаковъ, англичане потирали бы себѣ руки отъ удовольствія. Но, къ сожалѣнію, разсчеты на русскую неосмотрительность, довѣрчивость и халат-

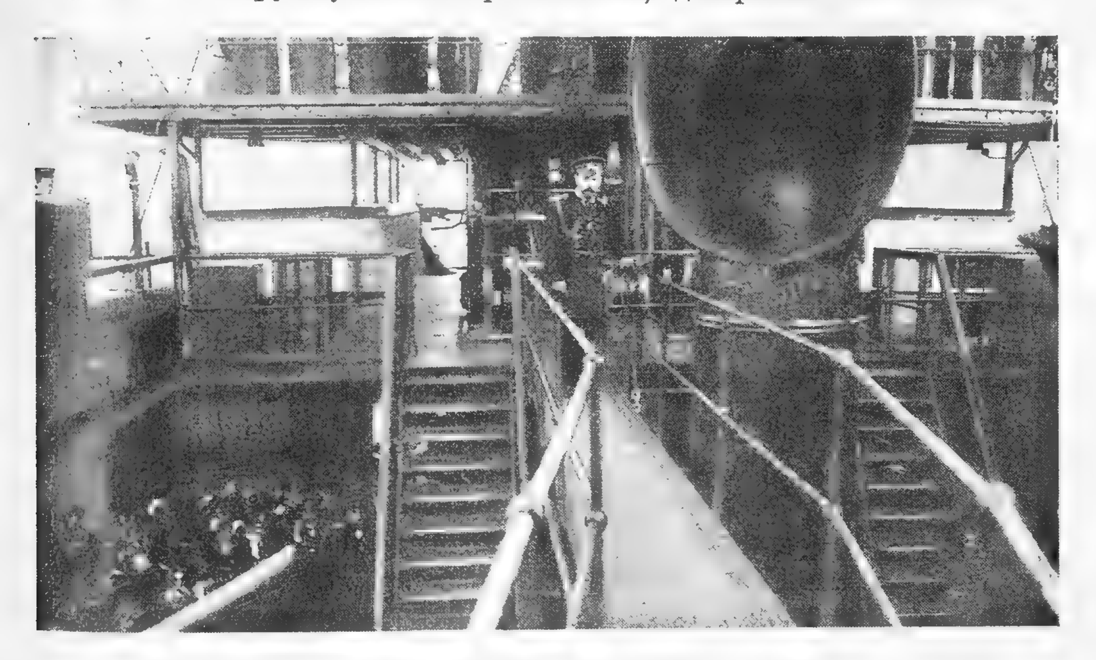


Рис. 103. Государь Императоръ говоритъ рѣчь командѣ броненосца «Суворовъ» въ Ревелѣ 26-го сентября.

ность на этотъ разъ не оправдались, англійскіе рыбаки остались во всякомъ случаѣ въ подозрѣніи, и оказалось, что русскіе моряки шутить не намѣрены, а русское правительство хладнокровно отнеслось къ неистовымъ воплямъ англійской печати по поводу «инцидента въ Сѣверномъ морѣ», и твердо отклонило нелѣпыя требованія, конечно, и предъявленныя съ единственнымъ намѣреніемъ— запугать.

Теперь, если въ Красномъ морѣ вмѣстѣ съ японцами попадутся и англичане, а попасться могутъ, такъ какъ оказалось, что на русской эскадрѣ не дремлютъ, то это будетъ для англичанъ скандалъ на весь міръ, и они любезно предлагаютъ намъ свою охрану. Ну, что же, какъ говорится, «и съ паршивой овцы хоть

шерсти клокъ»,— пусть охраняютъ, намъ отъ этой охраны нечего отказываться. Какъ для японцевъ всѣ средства хороши, лишь бы остановить нашу эскадру, такъ и для насъ самое важное — это чтобы эскадра дошла, и особенно разбирать средства для этого не приходится.

Этотъ страшный шумъ на весь міръ, поднятый англійской печатью изъ-за «инцидента въ Сѣверномъ морѣ», лишній разъ показалъ, что нѣтъ худа безъ добра. Изъ-за этого шума мы дѣйствительно пережили нѣсколько тревожныхъ дней, но эскадрѣ этотъ шумъ принесъ несомнѣнную пользу и значительно увеличилъ шансы ея безопасности. Разъ дѣло окончилось такъ печально для англійскихъ рыбаковъ, японцамъ очень трудно будетъ найти себѣ сообщниковъ, которыхъ они, конечно, увѣряли, что русскіе ничего не подозрѣваютъ, а если и будутъ подозрѣвать что-нибудь, то не рѣшатся дѣйствовать энергично изъ-за боязни столкновенія съ нейтральными государствами, а потому соучастіе съ японцами не представляетъ непосредственной опасности. Теперь всѣ знаютъ, что это не такъ, и нелегко поддадутся на японскіе уговоры, даже и за большія деньги.

Впрочемъ, теперь ужъ намъ недолго ждать. Очевидно, надняхъ суда отряда Фелькерзама начнутъ проходить Суецкій каналъ, а послѣ того — какая-нибудь недѣля и опасныя мѣста останутся далеко назади и для этого отряда.

Громадныя трудности, которыя приходится преодолѣвать эскадрѣ.

Послѣ этого, до самаго театра военныхъ дѣйствій, границей котораго слѣдуетъ считать Зондскій архипелагъ, нашей эскадрѣ предстоитъ только борьба съ пространствомъ, правда, борьба тяжелая, прямо неслыханная. Морскіе авторитеты всѣхъ странъ признаютъ, что преодолѣть это огромное пространство, отдѣляющее наши берега отъ театра войны, не имѣя по дорогѣ ни одной своей угольной станціи, не имѣя возможности ничего получать съ берега въ пунктахъ остановки, не имѣя никакой возможности на какія-либо исправленія въ докахъ и береговыхъ мастерскихъ,— это подвигъ необычайной трудности, грандіозное предпріятіе, не имѣющее прецедента въ исторіи военныхъ флотовъ.

Достаточно указать хотя бы на то, что вся 2-я эскадра Тихаго океана сжигаетъ во время переходовъ ежедневно 3,140 тоннъ, или 194,680 пудовъ угля, а идетъ она далеко не полнымъ, а такъ называемымъ экономическимъ ходомъ, во время котораго тратится не больше трети того количества угля, которое потребно

для развитія полнаго хода. Расходъ угля не прекращается и во время стоянокъ, такъ какъ корабль надо отапливать, освѣщать и опрѣснять воду. И на это идетъ 423 тоннъ, или 26,226 пудовъ угля въ сутки. Считая, что тысяча миль экономическимъ ходомъ проходится приближенно въ 5 сутокъ, и что на каждые 5 сутокъ перехода надо считать около 3 сутокъ стоянки для нагрузки угля и для отдыха, мы получимъ, что для прохожденія каждой тысячи миль эскадрѣ приходится истратить 16,969 тоннъ, или 1.052,078 пудовъ угля. А сколько такихъ тысячъ миль ей нужно пройти, а вѣдь каждая такая тысяча миль пожираетъ больше милліона пудовъ угля!

Но корабли тратятъ не только уголь. Для современныхъ котловъ требуется громадное количество прѣсной воды, которую тоже получить съ берега нельзя, машины пожираютъ массу всякихъ смазочныхъ матеріаловъ, люди требуютъ постояннаго возобновленія запасовъ провизіи, безчисленные судовые механизмы требуютъ постояннаго мелкаго, а временами и крупнаго, ремонта. Грузить уголь приходится не съ помощью удобныхъ портовыхъ средствъ, а прямо съ пароходовъ, часто на открытыхъ волненію рейдахъ, а иногда и въ открытомъ океанѣ, гдѣ никогда, даже при полномъ безвѣтріи, не улегаются волны.

И всѣ эти грандіозныя средства надо имѣть при себѣ, надо все предвидѣть, встрѣтиться съ заказанными угольными пароходами въ опредѣленные сроки и въ опредѣленныхъ мѣстахъ и быть обезпеченнымъ обойтись своими средствами, если эта встрѣча почему-либо не состоится.

Наконецъ, и на театръ военныхъ дѣйствій нельзя придти съ пустыми руками. Тамъ уже никакіе угольные пароходы угля не доставятъ, а если и возьмутся доставить, то нельзя на нихъ вполнѣ разсчитывать и остаться безъ угля, въ случаѣ если японцамъ удастся перехватить пароходы. Поэтому съ приходомъ на театръ войны надо имѣть нѣсколько угольныхъ запасовъ для всей эскадры, а это уже пахнетъ десятками милліоновъ пудовъ. Надо только попробовать серьезно вдуматься во все это, чтобы преклониться передъ грандіозностью какъ самаго предпріятія и всей подготовки для его возможной выполнимости, такъ и его стоимостью.

Важность задачи, возложенной на эскадру.

И разъ Россія рѣшилась на это грандіозное предпріятіе, на колоссальныя связанныя съ нимъ денежныя затраты, рѣшилась на неслыханный, никѣмъ до сихъ поръ не предпринятый, опытъ по-

сылки большой эскадры, которой нужно пройти съ помощью только имѣемыхъ при себѣ средствъ 18,000 миль, или 31,500 верстъ (отъ Ревеля до береговъ Кореи), то это уже одно значитъ, какъ важна та задача, которая возложена на эскадру, какъ многаго ожидаетъ Россія отъ эскадры въ исключительно тяжелыхъ переживаемыхъ ею обстоятельствахъ.

«Посылка Балтійской эскадры — это самое грандіозное и грозное для японцевъ усиліе, предпринимаемое сѣвернымъ колоссомъ» — такъ начинается передовая статья испанской газеты «Fare de Vigo» на слѣдующій день по приходѣ туда эскадры.

«Японскій флотъ поставилъ на карту все, чтобы имѣть перевѣсъ на морѣ, ибо отъ этого перевѣса *зависитъ вся участь японцевъ»* пишетъ германскій адмиралъ въ берлинскую газету «Post» по поводу выхода эскадры.

«Мысленно думаю съ вами и Моею дорогою эскадрой. Вся Россія съ вѣрой и крѣпкой надеждою взираетъ на васъ» [1]) — напутствуетъ эскадру и ея начальника адмирала Рожественскаго Государь Императоръ, по приходѣ ея въ Виго.

И адмиралъ отвѣчаетъ: «Эскадра единою душою у престола Вашего Императорскаго Величества», и, оповѣщая эскадру о царскомъ милостивомъ словѣ и своемъ отвѣтѣ, прибавляетъ: «Такъ, вѣдь, товарищи; что повелитъ Царь, то и сдѣлаемъ. Ура!»

И эскадра идетъ, преодолѣвая всевозможныя трудности, чтобы выполнить царское повелѣніе, и всякій на эскадрѣ сознаетъ, что Царь посылаетъ ее свершить этотъ неизвѣданный никѣмъ подвигъ только потому, что это теперь нестерпимо нужно Россіи, что безъ этого нельзя достойнымъ образомъ закончить эту ужасную войну. А потому она и дойдетъ и сдѣлаетъ все, что будетъ въ ея силахъ.

II.

12-го ноября 1904 г.

Въ войнѣ съ Японіей все зависитъ отъ владычества надъ моремъ.

Сознаніе того, какъ много зависитъ въ этой войнѣ отъ владычества надъ моремъ, почти всеобще. Въ началѣ войны, къ сожалѣнію, этого сознанія не было въ достаточной степени, очень многіе все еще упорствовали въ своемъ мнѣніи, что «все поправимъ и все возь-

[1]) См. № 10295 «Новаго Времени».

мемъ сухимъ путемъ», и понадобился цѣлый рядъ тяжелыхъ и обидныхъ неудачъ, чтобы показать насколько нуждается наша манчжурская армія въ помощи флота и какъ жестоко отзываются именно на ней наши неудачи на морѣ [1]).

Если-бы нашъ флотъ былъ сильнѣе японскаго, не было бы войны.

Мы не говоримъ ужъ, конечно, о томъ, что если бы нашъ флотъ былъ доведенъ до достаточной силы къ началу нашихъ переговоровъ съ Японіей, или по крайней мѣрѣ содержался въ полной боевой готовности, а не въ вооруженномъ резервѣ—изъ экономіи, вѣроятно, переговоры кончились бы мирно и не было бы никакой войны, или возникшая война скоро бы затихла изъ-за неудачи японцевъ завладѣть моремъ, а слѣдовательно и перевезти на материкъ свою армію.

Тюренченъ, Цзинчжоу, Вафангоу и Ляоянъ—прямыя послѣдствія слабости и неудачъ нашего флота.

И вотъ, когда слабый и не содержавшійся въ надлежащей боевой готовности флотъ былъ застигнутъ врасполохъ въ ночь съ 26 на 27 января и когда, вслѣдствіе вывода изъ строя трехъ боевыхъ судовъ, онъ вмѣсто того, чтобы идти къ берегамъ Кореи, что было предположено сдѣлать въ 8 часовъ утра 27 января, застрялъ въ Портъ-Артурѣ, то прежде всего это отразилось на арміи. Именно изъ-за этого японцы могли сосредоточить къ рѣкѣ Ялу гораздо бо̀льшія силы, чѣмъ мы, и положеніе нашего передового отряда стало опаснымъ. Однако, несмотря на неравенство силъ, мы могли бы еще удержаться, если бы на рѣкѣ имѣлись наши мелкія суда, вооруженныя скорострѣльной артиллеріей,—но вслѣдствіе новой неудачи нашего флота, лишившагося «Петропавловска», а главное—адмирала Макарова, и вновь запертаго въ Портъ-Артурѣ, нашихъ судовъ на Ялу не было, а были японскія, и въ результатѣ—Тюренченъ.

Послѣ того, при вынужденной бездѣятельности нашего флота, сильно ослабленнаго, а главное—оставшагося безъ вождя, не заставила себя ждать высадка японцевъ на Ліатонгскій полуостровъ, и вновь нашей арміи пришлось горько пожалѣть объ отсутствіи поддержки со стороны флота, когда пришлось отдать японцамъ считавшуюся неприступной Цзинчжоускую позицію, и только изъ-за того, что оказалось, что съ мелкихъ японскихъ судовъ эту по-

[1]) По вопросу о значеніи для арміи помощи со стороны флота мы позволимъ себѣ войти въ нѣкоторыя подробности. Это необходимо, чтобы совсѣмъ ясно понять, какая собственно исключительно важная задача возлагается на эскадру адмирала Рожественскаго.

зицію можно было обстрѣлять и съ фланга и съ тыла, а подъ прикрытіемъ огня этихъ же судовъ японская пѣхота прошла по водѣ, мимо заложенныхъ на берегу фугасовъ. *Неприступную* позицію, безъ помощи флота, оказалось возможнымъ удерживать только 14 часовъ, ибо неприступность или ея доступность опредѣлялась исключительно обезпеченіемъ ея фланговъ, упиравшихся въ море, а объ этомъ не подумали, и пришлось убѣдиться въ этомъ только на горькомъ опытѣ. А какія тяжелыя послѣдствія повлекла за собою потеря этой позиціи! Японцы завладѣли Дальнимъ, на постройку и оборудованіе котораго было уложено столько русскихъ милліоновъ, пріобрѣли въ Дальнемъ превосходную базу для своего флота, удобную для починокъ, для снабженія углемъ и для высадки войскъ и войсковыхъ грузовъ, и съ этого момента тѣсное обложеніе Портъ-Артура стало лишь вопросомъ времени.

Первое движеніе нашей арміи было — идти на выручку къ Портъ-Артуру, но дѣло при Вафангоу показало, что японцы опять сосредоточили превосходныя противъ насъ силы, что подвозъ по одной желѣзной дорогѣ изъ базы, находящейся за 10,000 верстъ, не можетъ конкуррировать съ подвозомъ моремъ, даже при удаленіи арміи отъ моря на 100—120 верстъ, а помощи нашего флота, который могъ бы отнять у японцевъ это преимущество, все еще не было.

И тогда какъ-то это не казалось столь яснымъ, какъ теперь. Все еще думали, что вотъ-вотъ наша армія перейдетъ въ наступленіе и выручитъ Портъ-Артуръ.

А теперь военному обозрѣвателю приходится писать, что[1]) «выручка съ суши Портъ-Артура многими *уже* считается задачей крайне трудно выполнимой», противъ чего очень нелегко возражать серьезно, такъ какъ и условія мѣстности и свойства противника всѣмъ болѣе или менѣе извѣстны.

Естественнымъ послѣдствіемъ нашего сознанія, что мы не можемъ подвезти по желѣзной дорогѣ столько же войскъ, сколько подвозятъ японцы моремъ, заставило насъ очистить Ньючжуанъ и отступить къ Ляояну, во-первыхъ для того, чтобы сосредоточить свои силы, а во-вторыхъ, — чтобы оттянуть японцевъ подальше отъ моря. Но при этомъ пришлось отдать въ ихъ руки такую важную водную артерію какъ рѣка Ляохэ, притоки которой обни-

---

[1]) «Новое Время» № 10295. Курсивъ нашъ.

маютъ Ляоянъ и Мукденъ, и кромѣ того параллельную этой артеріи желѣзную дорогу. Японцы, правда, проиграли въ пространствѣ, но выиграли въ числѣ и легкости путей подвозовъ отъ моря, и это полностью сказалось при Ляоянѣ—они опять подвезли туда гораздо больше войскъ, чѣмъ мы, и теперь уже извѣстно, что массу грузовъ и продовольствія они подвезли рѣчнымъ путемъ. Помѣшать этому мы могли бы только посредствомъ рѣчной флотиліи, но таковой у насъ не оказалось. Мы полагаемъ, что если бы рѣчная флотилія, вооруженная скорострѣльной артиллеріей и слегка забронированная, у насъ была, то армія Куроки никогда не переправилась бы черезъ Тайдзихэ, и Ляоянъ былъ бы удержанъ.

Намъ необходимо имѣть рѣчныя флотиліи.

Въ результатѣ надежды на отвлеченіе японцевъ отъ моря не оправдались, помимо вышеуказанныхъ причинъ, просто потому, что отвлеченіе это всетаки въ общемъ очень незначительно. Еще пожалуй оно начало бы чувствоваться, если бы японцы дошли до Харбина, но пускать ихъ такъ далеко едва ли выгодно по другимъ причинамъ. Тогда Приамурская область съ Владивостокомъ будетъ отрѣзана, и если японцамъ удастся въ ней укрѣпиться, они вновь будутъ опираться на близкое море, и флотъ нашъ будетъ тогда уже совершенно лишенъ опорныхъ пунктовъ.

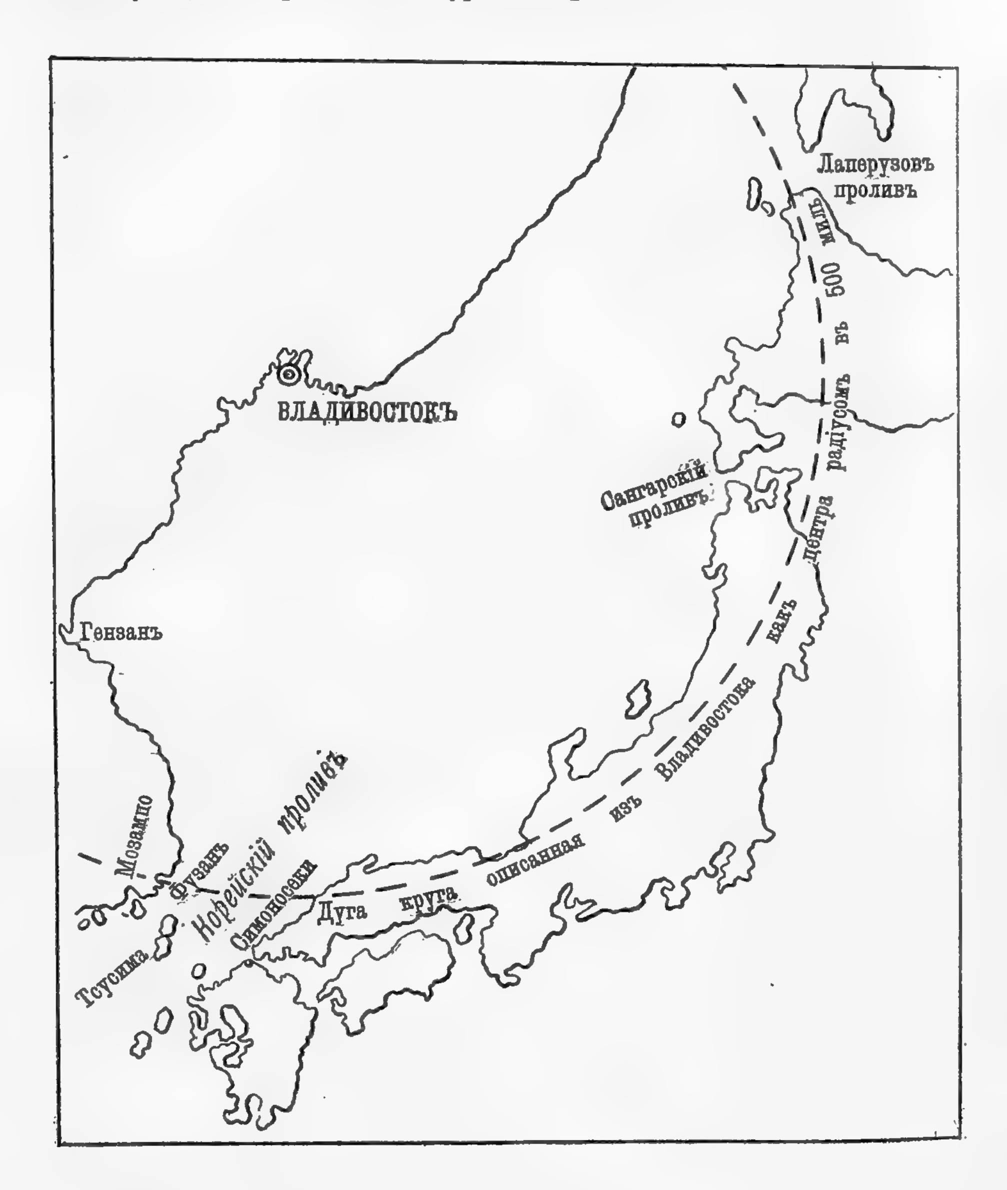
Одно время возлагались у насъ большія надежды на движеніе сильнаго отряда въ тылъ японцевъ въ сѣверную Корею изъ Владивостока и на рейды нашей конницы.

Но опытъ войны показалъ, что самостоятельныя дѣйствія большими массами конницы въ горной, плохо населенной и бѣдной фуражемъ странѣ представляютъ такія трудности, которыя не оправдываютъ получаемыхъ результатовъ, а движеніе по берегу сѣверной Кореи оказалось возможнымъ только при помощи флота, который доставлялъ бы войскамъ продовольствіе, такъ какъ дорогъ такъ мало и такъ онѣ плохи, что прокормить посредствомъ ихъ сколько-нибудь значительную силу на значительномъ отъ воды разстояніи оказалось невозможнымъ. А помощи флота, вслѣдствіе его неудачъ, не было, а напротивъ — являлась угроза, что подъ прикрытіемъ непріятельскаго флота, продолжавшаго владычествовать надъ моремъ, можетъ быть произведена высадка на любомъ пунктѣ берега, вдоль котораго идетъ главная дорога, и отправленный въ Корею отрядъ будетъ отрѣзанъ.

Безъ содѣйствія флота не можетъ состояться походъ въ сѣверную Корею.

Опять у арміи оказались руки связанными изъ-за отсутствія содѣйствія флота, походъ въ Корею не состоялся, такъ называемая

корейская армія такъ и не была сформирована, а предполагавшійся ея начальникъ — генералъ Леневичъ теперь уже перешелъ на манчжурскій театръ военныхъ дѣйствій, въ качествѣ командующаго первой манчжурской арміей.

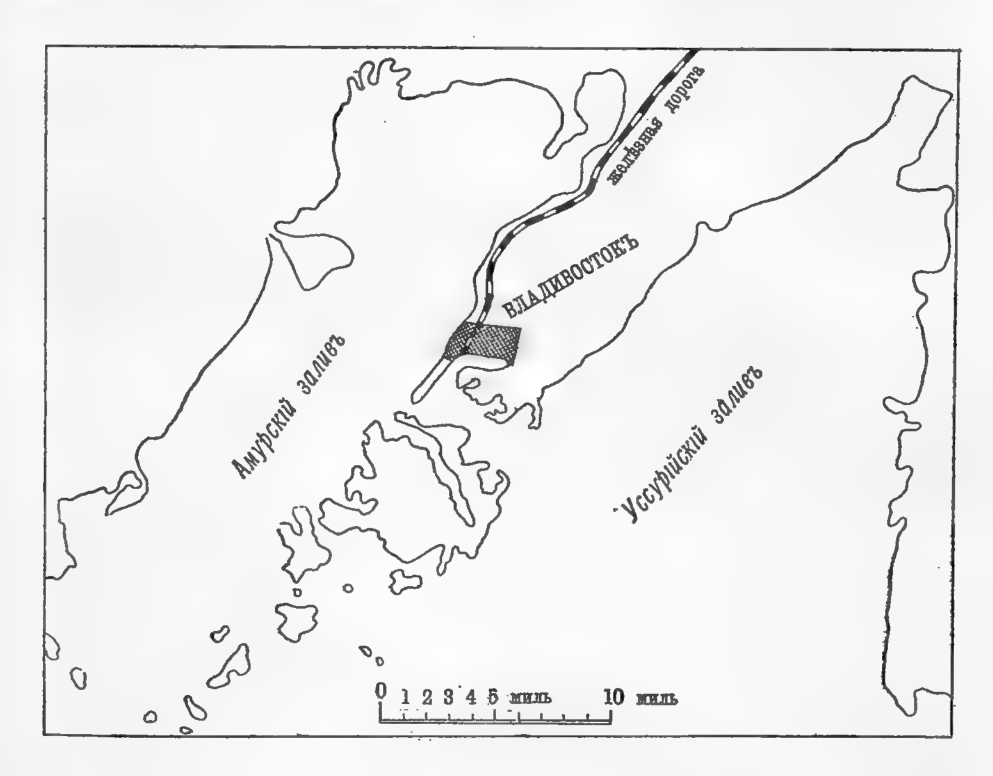


А неудачи нашего флота, имѣвшія такія печальныя послѣдствія, были эти и до сихъ поръ невыясненныя и пока необъяснимыя возвращенія эскадры въ Портъ-Артуръ 10-го іюня и 28-го іюля и связанное съ послѣднимъ неудачное сраженіе нашихъ крейсеровъ 1-го августа съ отрядомъ адмирала Камимуры.

Выгоды Владивостока какъ базы для флота.

Если бы эскадра дошла до Владивостока, а этому, насколько извѣстно, японцы не въ состояніи были помѣшать, почему и возвращеніе эскадры мы назвали необъяснимымъ, борьба на морѣ перенеслась бы къ Владивостоку, причемъ положеніе японцевъ значительно бы ухудшилось.

Стратегическое положеніе Владивостока относительно японскаго побережья превосходно. Берега эти какъ бы расположены по дугѣ, въ центрѣ которой лежитъ Владивостокъ и всѣ эти берега, равно какъ проливы Лаперузовъ, Сангарскій и Корейскій, находятся



подъ ударами флота, расположеннаго во Владивостокѣ. Очертаніе береговъ у Владивостока даетъ комбинацію, одну изъ удобнѣйшихъ, о какихъ только можно мечтать для военнаго порта. Въ особенности цѣнны два выхода, или даже, вѣрнѣе, нѣсколько, потому что Амурскій заливъ естественно входитъ въ систему Владивостокскихъ рейдовъ и цѣпь запирающихъ его островов, дающихъ рядъ превосходныхъ наблюдательныхъ пунктовъ, образуетъ вмѣстѣ съ тѣмъ и цѣлый рядъ выходовъ.

Блокада военнаго порта вообще представляетъ большія трудности, и яркимъ доказательствомъ этому служитъ Портъ-Артуръ,

съ которымъ поддерживается постоянное сообщеніе изъ Чифу даже на парусныхъ джонкахъ, а вѣдь Портъ-Артуръ имѣетъ одинъ узкій выходъ. Поэтому для блокады Владивостока японцамъ потребуются вдвое бо̀льшія силы, и всетаки они не будутъ обезпечены отъ прорыва нашей эскадры или отдѣльныхъ судовъ или отрядовъ и свободнаго ихъ возвращенія назадъ.

А между тѣмъ откуда взять японцамъ эти вдвое большія силы — вѣдь все-таки морскія силы ихъ неизмѣнно постепенно уменьшаются. А между тѣмъ, при наличіи нашего флота во Владивостокѣ, и постоянной возможности его прорыва, пришлось бы значительную долю минныхъ судовъ отдѣлить для защиты береговъ, тогда какъ теперь вся масса ихъ сосредоточена у Портъ-Артура — мы знаемъ это по числу минныхъ судовъ, встрѣченныхъ нашей эскадрой во время ея попытки къ прорыву.

Наконецъ и послѣ прорыва нашей эскадры во Владивостокъ, японцамъ пришлось бы оставить у Портъ-Артура значительныя морскія силы, чтобы его блокировать — иначе онъ безпрепятственно снабжался бы провизіей и боевыми припасами, и противодѣйствовать оставшмися въ Портъ-Артурѣ миноносцамъ и канонерскимъ лодкамъ, которые и при наличіи всего японскаго флота у Портъ-Артура всетаки ухитрялись много разъ обстрѣливать фланги наступавшихъ японскихъ отрядовъ на сушѣ.

Такимъ образомъ японцы могли бы держать у Владивостока мѐньшія морскія силы, нежели они держатъ у Портъ-Артура, а между тѣмъ нужны силы бо̀льшія.

Самая важная и чувствительная точка пути подвозовъ японцевъ — Корейскій проливъ находился бы подъ постоянной угрозой удара изъ Владивостока не отряда въ сущности слабыхъ крейсеровъ, а значительной эскадры.

Правда, Владивостокъ съ конца декабря до апрѣля замерзаетъ, а съ мая по іюль тамъ господствуютъ густые туманы, но замерзаетъ только бухта и всегда, съ помощью ледокола, суда могутъ выйти въ море, между тѣмъ какъ сильные зимніе штормы дѣлаютъ блокаду страшно трудной; точно также затрудняютъ блокаду и туманы, въ особенности при нѣсколькихъ выходахъ. Эти же штормы и туманы только способствуютъ прорыву блокады.

Вотъ именно разброска японскихъ морскихъ силъ, которая являлась бы неизбѣжнымъ послѣдствіемъ перехода русской эскадры во Владивостокъ, давала еще надежду на содѣйствіе нашего

флота движенію генерала Леневича изъ Владивостока въ сѣверную Корею. Но разъ эскадра воротилась въ Портъ-Артуръ, съ этой мыслью пришлось проститься.

Главная цѣль энергичныхъ усилій японцевъ овладѣть Портъ-Артуромъ—это захватить нашъ флотъ и его базу.

Вообще переходъ эскадры во Владивостокъ былъ страшно выгоденъ и въ томъ отношеніи, что тогда ударъ японцевъ на Портъ-Артуръ и даже паденіе его значительно теряютъ въ цѣнности. Конечно, есть и доля національнаго самолюбія въ ихъ упорныхъ, сверхчеловѣческихъ усиліяхъ сломить сопротивленіе защитниковъ Портъ-Артура, но это была бы, по нашему мнѣнію, слишкомъ ничтожная цѣль въ сравненіи съ громадными приносимыми ими жертвами не только деньгами и людьми, но главнымъ образомъ жертвами въ выгодѣ стратегическаго группированія ихъ арміи. Вѣдь это было бы страшно имъ выгодно имѣть теперь всю армію, осаждающую Портъ-Артуръ, въ Ляоянѣ. Быть можетъ, они могли бы сейчасъ двинуться впередъ и овладѣть Мукденомъ, не давъ усилиться нашей арміи, къ которой подкрѣпленія прибываютъ непрерывно.

Нѣтъ, у японцевъ есть болѣе важная цѣль въ ихъ бѣшеныхъ натискахъ на Портъ-Артуръ, и цѣль эта — надежда захватить при взятіи Портъ-Артура нашу эскадру и лишить идущую эскадру адмирала Рожественскаго одной изъ двухъ нашихъ морскихъ базъ. Это страстное желаніе ихъ ясно сквозило въ ихъ предложеніяхъ генералу Стесселю о сдачѣ, гдѣ они выражали полную готовность пропустить весь Портъ-Артурскій гарнизонъ съ оружіемъ въ Ляоянъ, съ однимъ условіемъ — сдать имъ военные корабли. Это обезпечивало бы вполнѣ ихъ владычество надъ моремъ, даже въ случаѣ прибытія 2-й эскадры Тихаго океана, т. е., по ихъ мнѣнію, обезпечивало выигрышъ кампаніи, такъ какъ они твердо держатся того убѣжденія, что кампанія одними дѣйствіями на сушѣ русскими выиграна быть не можетъ, что единственная серьезная грозящая имъ опасность, — это переходъ къ русскимъ владычества надъ моремъ съ прибытіемъ подкрѣпленій изъ Балтики, а слѣдовательно для противодѣйстія этому и надо направить ту неукротимую энергію, которою, надо отдать справедливость нашимъ противникамъ, они гораздо богаче насъ.

Двукратное возвращеніе нашей эскадры въ Портъ-Артуръ—это крутой пово-

Вотъ отчего такъ больно, такъ нестерпимо больно до сихъ поръ мириться съ мыслью, что наша эскадра не во Владивостокѣ, а по какимъ-то стихійнымъ темнымъ причинамъ два раза поворачивала обратно въ Портъ-Артуръ, давая поводъ японцамъ

от всей кампанiи не въ нашу пользу. Поправить дѣло можно только титаническими усилiями для овладѣнiя моремъ.

радостно потирать руки. Явная вялость японскаго флота, имѣющая, впрочемъ, свои причины, при выходахъ нашей эскадры не имѣла фатальныхъ для нихъ послѣдствiй, а, напротивъ, привела къ желанному для нихъ результату, пребыванiю русскаго флота въ Портъ-Артурѣ до момента его предполагаемаго взятiя съ сухого пути.

Какъ это больно, повторяю, нестерпимо больно, и до сихъ поръ, хотя этому минуло уже три мѣсяца, и послѣ этого намъ пришлось пережить горечь нашихъ неудачъ подъ Ляояномъ и Шахэ! Тѣ поражали грандiозностью потерь, цѣлыми потоками пролитой русской крови, но, называя ихъ неудачами, мы беремъ только то слово, которымъ характеризуютъ эти дни въ обществѣ и въ печати, — мы же полагаемъ, что это даже не были неудачи, а превосходно выполненныя операцiи въ той обстановкѣ, въ которой находилась и до сихъ поръ еще находится наша армiя; у насъ не подымается даже тѣни упрека генералу Куропаткину, напротивъ — чувство преклоненiя передъ его искусствомъ выйти съ честью изъ такихъ затруднительныхъ обстоятельствъ, въ которыхъ онъ находился. И отъ этихъ такъ называемыхъ неудачъ и слѣда не останется, когда наша манчжурская армiи, усиленная, преобразованная и получившая полную свободу дѣйствiй, перейдетъ въ наступленiе — мы въ этомъ глубоко увѣрены. А вотъ возвращенiе флота въ Портъ-Артуръ и какъ послѣдствiе этого — возможная его тамъ гибель, — это поворотъ въ неудачную сторону всей нашей кампанiи на Дальнемъ Востокѣ и поворотъ, поправимый только при наличности огромныхъ, чисто титаническихъ усилiй къ заполученiю владычества надъ моремъ. И первый шагъ въ этомъ направленiи сдѣланъ — это отправленiе эскадры Рожественскаго, а найдемъ ли мы въ себѣ достаточную энергiю, а главное — ясное пониманiе, чтобы сдѣлать и остальные шаги, безъ которыхъ первый можетъ повести лишь къ новымъ горькимъ разочарованiямъ — Богъ вѣсть! Горькiя мысли по этому поводу намъ лѣзутъ въ голову, но объ этомъ дальше...

Какiя услуги всетаки оказалъ армiи нашъ флотъ, несмотря на свою слабость и неудачи.

Остановившись на томъ, какъ болѣзненно, какъ фатально отзывались на нашей армiи неудачи нашего флота, несправедливо было бы не сказать нѣсколько словъ и о той помощи, которую онъ ей, при всей своей слабости и неудачныхъ дѣйствiяхъ, всетаки оказалъ. Это поможетъ намъ освѣтить вопросъ о той степени содѣйствiя и помощи, которую можетъ оказать нашей армiи флотъ, если ему удастся одолѣть японцевъ на морѣ.

Петербургскій корреспондентъ «Echo de Paris» передаетъ[1]), что генералъ-адъютантъ Алексѣевъ ему сказалъ такъ: «Если бы въ самомъ началѣ японцы бросились на Портъ-Артуръ, они легко имъ овладѣли бы, ибо форты не были даже закончены, а будь эта крѣпость въ ихъ рукахъ, весь характеръ кампаніи былъ бы инымъ. Геройское сопротивленіе Портъ-Артура помѣшало имъ кинуться на сѣверъ съ достаточной быстротой и позволило русскимъ произвести сосредоточеніе войскъ».

Этимъ собственно все сказано, но только къ этому надо прибавить, что единственное серьезное препятствіе, которое мѣшало японцамъ сразу кинуться на Портъ-Артуръ—это былъ нашъ флотъ, и только черезъ три мѣсяца, когда флотъ этотъ былъ значительно ослабленъ, а главное—остался, послѣ смерти адмирала Макарова, безъ энергичнаго и умѣлаго руководительства, они высадились на Ліатонгскомъ полуостровѣ. Вотъ эти три мѣсяца для сосредоточенія арміи далъ флотъ, и онъ же далъ время Портъ-Артуру подготовиться для того безпримѣрнаго сопротивленія, которое теперь отвлекаетъ столько силъ отъ маршала Оямы, дѣйствующаго противъ нашей манчжурской арміи.

Трудно даже себѣ представить то тяжкое положеніе, въ которомъ очутилась бы русская армія, если бы у насъ флота не было, и японцы сразу высадились бы на Ліатонгскомъ полуостровѣ и двинулись бы вдоль желѣзной дороги на сѣверъ. Намъ пришлось бы немедленно бросить Ялу и очистить всю Манчжурію до Харбина, и едва ли бы мы удержали и этотъ важный узловой пунктъ. А тогда оказался бы отрѣзаннымъ и Владивостокъ. А теперь, вотъ уже идетъ десятый мѣсяцъ войны, а японцы еще не владѣютъ и Мукденомъ.

Ну, затѣмъ извѣстную помощь арміи оказали и набѣги крейсеровъ изъ Владивостока, несмотря на всю слабость этого отряда. Теперь уже точно выяснилось, что на потопленныхъ 2-го іюня пароходахъ «Садо-Мару» и «Хитачи-Мару» находился осадный паркъ съ тяжелыми орудіями для арміи, дѣйствовавшей противъ Портъ-Артура, и гибель этого парка значительно задержала ходъ осады.

Наконецъ, крупная помощь, оказанная флотомъ сухопутнымъ защитникамъ Портъ-Артура посредствомъ поддержки фланговъ

---

[1]) «Новое Время» № 10303.

перекидной стрѣльбой изъ орудій большого калибра съ броненосцевъ, передачи части судовыхъ орудій на верки сухопутной обороны съ комплектами снарядовъ и прислугой—конечно, не подлежитъ никакому сомнѣнію.

Какое значеніе будетъ имѣть флотъ въ дальнѣйшемъ ходѣ кампаніи.

Но, однако, это все дѣло прошлое. Теперь же насущный интересъ представляетъ вопросъ, насколько нужна помощь флота нашей арміи въ будущемъ, и въ какой мѣрѣ на эту помощь можно разсчитывать при существующей въ настоящее время обстановкѣ.

Для этого попробуемъ представить себѣ, какихъ наибольшихъ результатовъ можетъ достигнуть наша армія, если все пойдетъ наилучшимъ образомъ, но 2-я эскадра Тихаго океана по какимъ-либо причинамъ не дойдетъ до театра военныхъ дѣйствій.

«Для обезпеченія продовольствія войскъ», говоритъ профессоръ стратегіи Н. П. Михневичъ, нынѣ начальникъ Николаевской академіи генеральнаго штаба[1]), «европейскіе ученые признаютъ необходимымъ за каждой частной арміей (около 250,000 человѣкъ и 60,000 лошадей) имѣть особую желѣзную дорогу». Притомъ эта норма дается для европейскихъ театровъ войны и для сравнительно короткихъ разстояній.

Это лучше всякихъ длинныхъ разсужденій объясняетъ намъ тотъ долго какъ бы не сознававшійся въ обществѣ фактъ, что манчжурская наша армія, при постоянномъ подвозѣ подкрѣпленій, никакъ, повидимому, не могла быть доведена до численности болѣе 200,000 человѣкъ съ соотвѣтствующимъ количествомъ лошадей.

При наличности одной одноколейной желѣзной дороги, численность нашей арміи не можетъ перейти извѣстнаго предѣла.

Дѣйствительно, по единственной, и притомъ одноколейной, желѣзной дорогѣ, кромѣ продовольствія, везли боевые припасы, обмундированіе, госпитальный матеріалъ, матеріалъ для расширенія дѣятельности той же желѣзной дороги (напримѣръ, рельсы и стрѣлки для разъѣздовъ), матеріалъ для постройки госпиталей (напр. кровельное желѣзо и гвозди) и та же желѣзная дорога должна была подвозить продовольствіе не только войскамъ, но и въ нѣкоторые раіоны Сибири (нѣкоторыя мѣстности Забайкальской области), которымъ иначе грозила голодовка. Наконецъ эта же желѣзная дорога везла войска, сосредоточеніе которыхъ не закончено и теперь, громадное имущество и личный составъ санитарныхъ отрядовъ, массу всякаго народа, такъ или иначе прикосновеннаго къ войнѣ, не говоря уже о грузахъ морского вѣдомства, въ видѣ

---

[1]) Стратегія. Книга II, стр. 247.

орудій, всевозможныхъ корабельныхъ припасовъ, мелкихъ судовъ и т. п.

Когда сосредоточеніе нашей арміи будетъ закончено, т. е. уже больше не будутъ везти людей и лошадей, за исключеніемъ того количества, которое необходимо для пополненія убыли, дорога въ извѣстной степени освободится, но зато увеличится количество подлежащаго перевозкѣ продовольствія и боевыхъ припасовъ, а всякихъ добавочныхъ грузовъ и людей до самаго окончанія войны всетаки будетъ набираться много.

Такимъ образомъ, едва ли мы когда-нибудь будемъ въ силахъ довести наши сухопутныя силы на театрѣ войны больше чѣмъ до 400,000 человѣкъ, при соотвѣтствующемъ количествѣ лошадей, и кажется нѣчто вродѣ этой цифры и указывается, какъ общая численность нашихъ трехъ армій.

Но тогда, спрашивается, какую же выгоду мы можемъ извлечь и извлекаемъ изъ того, что наша армія несравненно больше японской, потому что пожалуй и японцы выставятъ на театръ военныхъ дѣйствій не менѣе 400,000 войскъ? На это отвѣтъ, намъ кажется, одинъ.

Намъ слѣдовало везти по ЕДИНСТВЕННОЙ желѣзной дорогѣ наилучшія войска съ наименьшимъ количествомъ запасныхъ и наилучшую артиллерію.

Наша выгода могла бы состоять въ томъ, что въ то время, какъ японцы должны везти *все*, что у нихъ есть, т. е. армію, разбавленную массою запасныхъ, быть можетъ до самыхъ старыхъ возрастныхъ классовъ, должны пополнять свою убыль наскоро обученными людьми, уже сплошь пришедшими изъ запаса, незнакомыми съ новыми ружьями и со скорострѣльной артиллеріей, а можетъ быть даже новобранцами, должны замѣнять убитыхъ офицеровъ унтеръ-офицерами, мы, собственно говоря, могли бы не призывать ни одного человѣка запаса, какъ это было въ 1900 г. въ Китайскую войну, или призвать самое ограниченное количество запасныхъ, и перебросить на театръ военныхъ дѣйствій 400,000 превосходно обученныхъ и знакомыхъ съ современнымъ оружіемъ людей, сжившихся въ отдѣльныхъ частяхъ другъ съ другомъ, въ которыхъ начальники прекрасно знаютъ своихъ людей, а люди знаютъ своихъ начальниковъ, мы могли бы пополнять убыль только состоящими на службѣ офицерами и нижними чинами...

Вотъ такая армія имѣла бы огромное преимущество передъ японской, даже бо̀льшей численностью. А разъ мы этого не нашли возможнымъ сдѣлать, по причинамъ, правду сказать, мнѣ мало-

понятнымъ, разъ мы поступали по своему *собственному желанію* точно такъ же, какъ японцы принуждены были поступать въ силу *необходимости,* то нечего было и удивляться, что наша манчжурская армія по своимъ качествамъ не превосходила японскую, а, уступая ей въ численности, вслѣдствіе преимущества японцевъ въ способахъ подвоза и въ разстояніи отъ базы, она, очевидно, должна была принять оборонительный образъ дѣйствій.

Разборъ причинъ такого образа дѣйствій совершенно не входитъ въ задачи моей статьи, но объ одной изъ выставляемыхъ причинъ я хотѣлъ бы сказать нѣсколько словъ, такъ какъ она совершенно та же, что выставляется противъ возможности направить на борьбу съ Японіей *всѣ* наши морскія силы. Мнѣ возражаютъ, что это было бы неосторожно такъ сдѣлать, на случай возможныхъ осложненій на другихъ нашихъ границахъ.

Мнѣ же кажется, что это возраженіе — характерный признакъ все еще почему-то существующаго печальнаго недоразумѣнія, что война эта второстепенная, не столь важная, что могутъ быть для Россіи войны важнѣе и тяжелѣе этой. Спрашивается, какія еще удары и разочарованія намъ нужны, чтобы избавиться отъ этого губительнаго недоразумѣнія! Мнѣ кажется, что война эта столь важна и жизненна для насъ, что мы должны употребить всѣ усилія, чтобы не возникали никакія осложненія на другихъ границахъ, не останавливаясь даже передъ временными значительными уступками въ области нашихъ спорныхъ вопросовъ съ сосѣдями, и война эта столь тяжела для насъ, въ виду качества и силы нашего противника, что у насъ должна быть одна мысль — всѣ наши лучшія силы пустить въ дѣло, чтобы его сломить. Иначе это выходитъ погоня за нѣсколькими зайцами, которая грозитъ тѣмъ, что ни одного изъ нихъ не поймаешь.

Я задали бы вопросъ защитникамъ примѣненной организаціи манчжурской арміи, считаютъ ли они, что японская армія въ чемъ-либо уступаетъ лучшимъ европейскимъ арміямъ? Намъ кажется, что по вооруженію, по обученію, по дисциплинѣ и выносливости — не уступаетъ, а по такъ называемой «моральной упругости», т. е. способности нести большія потери, не подаваясь назадъ, далеко ихъ превосходитъ. До сихъ поръ наши военные авторитеты считали, что пальма первенства въ этомъ отношеніи принадлежитъ русской арміи [1],— теперь японская армія съ честью

[1]) Н. П. Михневичъ. Стратегія. Кн. I, стр. 59.

оспариваетъ у насъ это первенство. Такъ почему же мы думаемъ, что противъ возможныхъ нашихъ противниковъ въ Европѣ мы должны держать *про запасъ* наши наилучшія войска и наилучшій боевой матеріалъ, а *драться* съ японской арміей, по своимъ качествамъ превышающей всѣ западно-европейскія, мы посылаемъ и такія части, которыя при войнѣ въ Европѣ мы считали бы способными только для тыловой службы? Не поплатились ли мы за это жестоко, хотя бы подъ Ляояномъ, гдѣ дрогнула дивизія генерала Орлова, почти сплошь состоявшая изъ запасныхъ!

Чего можетъ достигнуть манчжурская армія безъ помощи флота.

Но, однако, оставимъ организацію манчжурской арміи въ сторонѣ и возвратимся къ главному для насъ вопросу — какихъ она можетъ достигнуть результатовъ безъ помощи флота.

Если маршалъ Ояма будетъ продолжать не уступать въ силахъ нашей манчжурской арміи, то едва ли она начнетъ наступленіе, такъ какъ въ горной войнѣ въ особенности примѣнимо правило «стратегически наступать, а тактически обороняться», а стратегически наступать — это значитъ дѣйствовать путемъ обхода, что возможно только при значительномъ превосходствѣ силъ, считая качества армій одинаковыми. Ну, а тогда, значитъ, результатовъ дѣйствій на сушѣ не предвидится.

Но отбросимъ это предположеніе и будемъ вѣрить, что цѣль увеличенія нашихъ сухопутныхъ силъ на театрѣ войны будетъ достигнута, т. е. что наша армія начнетъ наступать и наступленіе ея будетъ сопровождаться постоянными удачами, т. е. путемъ обходовъ противникъ будетъ вынужденъ къ непрерывному отступленію. Едва ли можно надѣяться, при выяснившихся уже осторожности и искусствѣ японскихъ генераловъ при чрезвычайной ихъ освѣдомленности черезъ китайцевъ о всѣхъ нашихъ движеніяхъ, въ чемъ мы не можемъ имъ не уступать, чтобы японская армія позволила себя окружить и отрѣзать отъ своей базы. Навѣрно у нихъ самымъ тщательнымъ образомъ подготовлены и пути отступленія. Отступать они, конечно, будутъ сначала къ морю — къ Корейскому заливу, а затѣмъ за Ялу — въ Корею, гдѣ уже у нихъ готова Сеулъ-Фузанская желѣзная дорога.

Очевидно, по мѣрѣ приближенія къ морю, ихъ положеніе все будетъ становиться выгоднѣе, а для насъ наступленіе будетъ все затрудняться, но пусть все это будетъ преодолѣно, и наша армія вновь занимаетъ всю южную Манчжурію отъ Инкоу до рѣки Ялу и весь Ліатонгскій полуостровъ до Цзинчжоуской позиціи.

Конечно, на это понадобится значительное время. Если японцамъ понадобилось послѣ Тюренчена почти семь мѣсяцевъ, чтобы подойти къ Мукдену, вѣроятно, не меньше времени понадобится и намъ, чтобы заставить японцевъ отойти за Ялу и подойти къ Цзинчжоуской позиціи.

Считая, что всѣ наши арміи будутъ окончательно сформированы въ декабрѣ, — едва ли раньше, — мы достигнемъ этихъ результатовъ только около іюня мѣсяца 1905 года. Ну, а дальше что?

Надо брать назадъ Портъ-Артуръ, такъ какъ едва ли возможно, что онъ продержится до того времени, и идти за японцами въ Корею.

И вотъ это, по нашему глубокому убѣжденію, для нашей арміи, безъ помощи флота, совершенно непосильныя задачи, хотя бы намъ и удалось, въ чемъ мы опять сильно сомнѣваемся, даже значительно увеличить численность манчжурскихъ армій противъ 400,000 человѣкъ.

Отобраніе назадъ южной Манчжуріи и сѣверной части Ліатонгскаго полуострова—вотъ предѣлъ, дальше котораго армія безъ помощи флота идти не можетъ.

Безъ помощи флота манчжурская армія не можетъ взять обратно Портъ-Артуръ.

Разсмотримъ обѣ эти задачи отдѣльно.

Для взятія Портъ-Артура намъ придется, конечно, какъ это пришлось японцамъ, отдѣлить отъ главныхъ силъ, дѣйствующихъ на Ялу, цѣлую армію въ 70—100 тысячъ человѣкъ. Мы думаемъ, что это окажется болѣе чѣмъ труднымъ, но пусть это будетъ такъ.

Сначала придется брать Цзинчжоускую позицію. Мы ее считали почти неприступной, но съ помощью флота японцы заставили насъ ее очистить въ 14 часовъ. Но у насъ этой помощи не будетъ, а напротивъ — флотъ будетъ помогать защитникамъ этой позиціи. Пожалуй, при такихъ условіяхъ она дѣйствительно окажется неприступной, и ужъ во всякомъ случаѣ потребуются значительное время и большія жертвы, чтобы выбить японцевъ оттуда. Послѣ этого надо будетъ приступать къ осадѣ самаго Портъ-Артура.

Геройская защита Портъ-Артура генераломъ Стесселемъ и его талантливыми сподвижниками показала, что эта крѣпость дѣйствительно неприступна, пока имѣется достаточная численность гарнизона и пока у него есть чѣмъ питаться и чѣмъ стрѣлять, и мы съ негодованіемъ отвергли бы мысль, чтобы Портъ-Артуръ могъ пасть, если бы не было японскаго флота и крѣпость свободно

могла бы получать подкрѣпленія людьми, боевыми припасами и провіантомъ. Но вѣдь какъ разъ въ такомъ именно положеніи будутъ японцы, когда наша армія будетъ осаждать Портъ-Артуръ, а сомнѣваться въ томъ, что японцы будутъ защищаться съ меньшимъ геройствомъ и искусствомъ, чѣмъ русскіе, мы не имѣемъ основаній, или по крайней мѣрѣ этотъ факторъ не долженъ входить въ дѣйствительно серьезные разсчеты.

А тогда наша армія, противъ которой съ фланговъ будетъ дѣйствовать не запертый въ гавани, а свободный флотъ, при какой угодно численности, *Портъ-Артура назадъ не возьметъ.*

Безъ помощи флота манчжурская армія не можетъ идти въ Корею.

Посмотримъ теперь, насколько возможна для нея безъ помощи флота другая задача — наступленіе въ Корею.

Для этого наступленія арміи придется удаляться отъ желѣзной дороги по плохимъ горнымъ дорогамъ на 300 — 500 верстъ, и по этимъ дорогамъ подвозить продовольственные и боевые припасы. Это опять отзовется уменьшеніемъ численности дѣйствующихъ въ Кореѣ войскъ. Но не только отъ этого уменьшится ихъ численность. Путь наступленія въ Корею пролегаетъ въ непосредственномъ сосѣдствѣ съ моремъ; этотъ путь пересѣкается нѣсколькими рѣками, доступными для мелкихъ военныхъ судовъ, вооруженныхъ скорострѣльной артиллеріей; въ тылу этого пути лежитъ опять море (Ліатонгскій заливъ) и доступная для мелкихъ флотилій рѣка Ляохэ. Все это дастъ возможность противнику, владѣющему моремъ, держать въ постоянномъ страхѣ высадки 20 — 30 тысячнаго отряда путь подвоза къ нашей арміи и ея тылъ, и чтобы себя отъ этого обезпечить, ей придется выдѣлить очень большія силы для охраны своихъ сообщеній и тыла.

Это ужъ, по нашему мнѣнію, настолько сократитъ число дѣйствующихъ въ Кореѣ войскъ, что наступленіе для нихъ противъ сосредоточенныхъ силъ японцевъ, опирающихся на Сеулъ-Фузанскую желѣзную дорогу и на море, окажется для нихъ невозможнымъ. И, по этому глубокому убѣжденію, наша армія, безъ помощи флота, *въ Корею не пойдетъ.*

Чѣмъ можетъ кончиться война, если мы не добьемся владычества надъ моремъ.

Ну, а тогда поневолѣ напрашивается вопросъ — чѣмъ же кончится война при такихъ условіяхъ? Вѣдь нельзя же войну тянуть безконечно, не двигаясь съ мѣста! Да вотъ тѣмъ и кончится, что мы принуждены будемъ оставить въ рукахъ японцевъ Квантунгскій полуостровъ съ Портъ-Артуромъ и Дальнимъ и предоставить имъ въ полную собственность всю Корею. Если они ко времени

заключенія мира, чтобы имѣть лишніе козыри въ рукахъ, займутъ Сахалинъ, Камчатку и Командорскіе острова, драгоцѣнные для нихъ по своимъ рыбнымъ богатствамъ, и чему мы едва ли будемъ въ состояніи помѣшать, не имѣя владычества надъ моремъ, то и эти исконныя русскія территоріи одними сухопутными силами возвратить нельзя. А ужъ о какомъ либо вознагражденіи за военныя издержки намъ и думать нечего; чтобы ихъ получить, надо непремѣнно владѣть хоть клочкомъ японской территоріи, а это безъ флота ужъ рѣшительно невозможно.

Едва ли кому-нибудь въ Россіи можетъ улыбаться такая перспектива при заключеніи мира, а, напротивъ, для Японіи такія условія мира будутъ прямо блестящія.

Рекомендуемъ хорошенько вдуматься въ это, къ сожалѣнію, существующимъ въ нашемъ обществѣ сторонникамъ заключенія мира и составителямъ резолюцій о немедленномъ окончаніи войны и объ отозваніи назадъ эскадры Рожественскаго. Связаны ли у нихъ ихъ фантастическія требованія и представленія о мирѣ съ реальнымъ пониманіемъ — какія это могутъ быть условія мира въ настоящій моментъ или безъ возможности завладѣть намъ моремъ, для чего и послана вторая эскадра Тихаго океана? Едва ли.

Каковъ будетъ дальнѣйшій ходъ кампаніи, если намъ удастся завладѣть моремъ.

Нарисованная нами картина совершенно мѣняется, если намъ рано или поздно удастся разбить японскій флотъ и завладѣть моремъ.

И армія наша немедленно это почувствуетъ. Она, конечно, прямо отъ этого не усилится и все такъ же будетъ связана въ своей наибольшей численности и возможности питаться провозоспособностью единственной желѣзной дороги, но она почувствуетъ это въ ослабленіи какъ численности, такъ и энергіи японцевъ, которые получаютъ часть продовольствія, боевыхъ припасовъ и лошадей даже не изъ Японіи, а изъ-за океановъ — изъ Америки, главнымъ образомъ, и изъ Европы.

Теперь они эвакуируютъ массы своихъ раненыхъ и больныхъ въ Японію, а тогда имъ придется устраивать громадные госпитали въ Кореѣ.

Затѣмъ, наша армія можетъ быть и значительно усилена, такъ какъ съ этого момента мы можемъ возить массу продовольствія и матеріаловъ какъ для арміи, такъ и для флота изъ той же Америки или даже изъ Европы. Мы можемъ везти морскимъ путемъ даже войска и боевые припасы. Это не будетъ даже дольше, чѣмъ по желѣзной дорогѣ. Въ 1900 г., во время китайскихъ безпоряд-

ковъ, наши войска приходили въ Портъ-Артуръ, въ среднемъ, черезъ 6 недѣль послѣ выхода изъ Одессы.

Всѣмъ этимъ страшно облегчится Сибирская желѣзная дорога, и это сразу развяжетъ руки манчжурской арміи.

Тогда явится надежда и на выручку Портъ-Артура, если только онъ продержится до тѣхъ поръ. Едва ли эскадра адмирала Рожественскаго прямо пойдетъ въ Портъ-Артуръ, даже если бы японцы ей въ этомъ и не помѣшали. Это не значитъ, что Портъ- **Портъ-Артуръ можно выручить только съ помощью флота.**



Рис. 104. Эскадренный броненосецъ «Суворовъ».

Артуръ выученъ, если эскадра вошла на рейдъ: это только увеличитъ число запертыхъ въ ловушку кораблей, не говоря ужъ про то, что подходы къ Портъ-Артуру густо минированы и идти туда съ эскадрой, которая преслѣдуетъ такую важную цѣль, какъ обладаніе моремъ, чрезвычайно рискованно, а потому и неблагоразумно.

Вторая эскадра Тихаго Океана только положитъ начало возможности выручки Портъ-Артура тѣмъ, что отвлечетъ на себя весь японскій флотъ, и этимъ моментомъ можно воспользоваться, чтобы

Что нужно имѣть въ готовности для выручки Портъ-Артура, на случай успѣха второй эскадры.

провести въ Портъ-Артуръ нѣсколько пароходовъ съ продовольствіемъ, боевыми припасами и даже съ войсками. Эти пароходы могутъ быть подготовлены во Владивостокѣ, и полезно было бы послать также таковые вслѣдъ эскадрѣ Рожественскаго, чтобы они, находясь позади нея, на разстояніи двухъ-трехъ-дневнаго перехода, выжидали событій и могли бы воспользоваться каждымъ благопріятнымъ моментомъ.

Если наша эскадра разобьетъ японскій флотъ и заставитъ его отступить въ свои порта или въ Дальній (это будетъ зависѣть отъ того мѣста, гдѣ произойдетъ бой), то надо воспользоваться этимъ моментомъ, чтобы направить въ Портъ-Артуръ массовыя подкрѣпленія. Все это должно, на всякій случай, быть въ полной готовности во Владивостокѣ.

Эти войска могутъ быть высажены или въ Портъ-Артурѣ, или, если обстоятельства тому будутъ благопріятствовать, то и въ Инкоу, или Дагушанѣ, вообще въ тылу японской арміи, осаждающей Портъ-Артуръ, если наша манчжурская армія еще не займетъ къ тому времени сѣверной части Ліатонгскаго полуострова.

Весьма вѣроятно, что послѣ боя съ японскимъ флотомъ и наша эскадра будетъ имѣть часть кораблей съ такими тяжкими поврежденіями, что добраться до Владивостока съ ними будетъ трудно, а если японскій флотъ уйдетъ въ Дальній, то и вообще нашей эскадрѣ нельзя будетъ удаляться изъ Желтаго моря.

Тогда, вѣроятно, придется избрать временную базу гдѣ-либо на Корейскомъ побережьѣ, насколько возможно, произвести исправленіе поврежденій средствами, имѣющимися при эскадрѣ, и только тогда вводить корабли, не могущіе безъ этого обойтись, въ Портъ-Артуръ, когда входъ будетъ надежно протраленъ отъ минъ и мѣсто, гдѣ будутъ исправляться корабли, будетъ безопасно отъ бомбардировки съ суши, т. е. когда японцы будутъ отброшены съ занимаемыхъ ими теперь позицій.

Окончательно же Портъ-Артуръ можетъ быть освобожденъ только съ суши, а флотъ только можетъ подготовить эту возможность для нашихъ войскъ. Но безъ этой подготовки, повторяемъ, Портъ-Артуръ одними сухопутными войсками освобожденъ быть не можетъ, какъ никогда не могъ быть взятъ въ XVIII столѣтіи съ суши Гибралтаръ, такъ какъ не удавалось разбить англійскій флотъ, который періодически снабжалъ его подкрѣпленіями, продовольствіемъ и боевыми припасами.

Если Портъ-Артуръ ко времени прихода эскадры уже будетъ въ рукахъ японцевъ и въ число задачъ, поставленныхъ манчжурской арміи, будетъ входить отобраніе его назадъ, то, какъ мы указывали выше, это можетъ быть предпринято только съ помощью нашего флота, разбившаго японцевъ на морѣ.

Вѣроятнѣе, что наша армія будетъ только блокировать Портъ-Артуръ, главныя же силы пойдутъ въ Корею, чтобы сломить главныя силы японцевъ, — и это будетъ, на нашъ взглядъ, благоразумно, такъ какъ намъ не будетъ необходимости торопиться, какъ это нужно теперь дѣлать японцамъ, которые находятся подъ страхомъ потерять владычество надъ моремъ съ приходомъ адмирала Рожественскаго. А между тѣмъ способъ японцевъ завладѣнія Портъ-Артуромъ уже потребовалъ и потребуетъ еще громадныхъ жертвъ людьми, и эта же участь грозитъ и намъ, если мы послѣдуемъ ихъ примѣру. Но имъ это необходимо, а намъ, если мы будемъ владѣть моремъ, этой необходимости не будетъ, — въ этомъ вся разница, а потому намъ этого дѣлать не слѣдуетъ.

Въ чемъ будетъ заключаться помощь нашего флота арміи при операціяхъ ея въ Кореѣ.

Помощь флота, при операціяхъ нашей арміи въ Кореѣ, будетъ прямо огромна.

Вмѣсто того, чтобы обходить сильныя горныя позиціи, которыя будутъ заняты японцами, по отвратительнымъ горнымъ дорогамъ и тропинкамъ, съ постояннымъ опасеніемъ самому быть обойденнымъ или отрѣзаннымъ, эти стратегическіе обходы, которые играютъ такую огромную роль въ горной войнѣ, будутъ производиться подъ прикрытіемъ флота, посредствомъ высадокъ отрядовъ значительной силы у нихъ въ тылу — въ многочисленныхъ заливахъ, изрѣзывающихъ западный берегъ Кореи, вдоль котораго идетъ и Фузанъ-Сеульская желѣзная дорога.

Уже одни эти обходы, если даже и не совсѣмъ будетъ прекращено всякое движеніе японскихъ транспортовъ изъ Симоносеки въ Фузанъ и Мозампо, поставятъ японскую армію въ отчаянное положеніе и принудятъ ее къ чрезвычайно быстрому отступленію, по нашему мнѣнію, прямо къ бѣгству, и въ результатѣ — къ полному уничтоженію или сдачѣ, когда, пробившись до южнаго берега Кореи, они окажутся отрѣзанными нашимъ флотомъ отъ Японіи.

Наши же войска, находящіяся въ передовой линіи, въ непосредственномъ соприкосновеніи съ непріятелемъ, могутъ быть доведены до какой угодно численности, такъ какъ, при нашемъ владѣніи моремъ, какъ тылъ, такъ и весь путь сообщенія, идущій вдоль

берега, будетъ вполнѣ обезпеченъ отъ покушеній японцевъ; а снабженіе арміи продовольствіемъ и боевыми припасами, эвакуація раненыхъ и больныхъ не представляютъ никакихъ затрудненій, когда все это производится моремъ.

Если въ продолженіе этой операціи остатки японскаго флота запрутся въ Портъ-Артурѣ, на нашъ флотъ ляжетъ обязанность тѣсно его тамъ блокировать, опираясь на тѣ же самыя базы, которыми теперь пользуются японцы. Если японскій флотъ уйдетъ въ свои южные порты, Сасебо и Куре, нашему флоту придется устроить себѣ базу гдѣ-нибудь на южной оконечности Кореи, непремѣнно на островѣ, чтобы быть обезпеченнымъ отъ захвата этой базы съ суши, такъ какъ укрѣпить ее надежно въ короткое время нельзя, а японцы, пока они будутъ занимать Корею, сдѣлаютъ все, чтобы выбить насъ изъ позиціи, необходимой нашему флоту, въ которомъ, совершенно правильно, они все время видѣли и видятъ своего главнаго и самаго опаснаго врага.

Если эскадра адмирала Рожественскаго придетъ на театръ военныхъ дѣйствій и въ это время наша армія еще не дойдетъ до побережья Желтаго моря, ей трудно будетъ базироваться на какой-либо пунктъ этого побережья, и, если не будетъ удобнаго случая завладѣть какимъ-либо обезпеченнымъ отъ атаки съ суши островомъ, ей придется пройти во Владивостокъ и дѣйствовать, базируясь на него. То же самое ей придется сдѣлать, если сраженіе съ японскимъ флотомъ будетъ нерѣшительнымъ, и владычество надъ моремъ останется спорнымъ.

III.

13 ноября 1904 г.

Надежда на успѣхъ второй эскадры есть, но нѣтъ въ этомъ увѣренности.

То рѣшающее значеніе, которое имѣетъ въ этой войнѣ владычество надъ моремъ, и, какъ слѣдствіе этого, тѣ горячія упованія, которыя возлагаются всей Россіей на идущую теперь на Дальній Востокъ эскадру Рожественскаго, поневолѣ заставляютъ всякаго задать себѣ мучительный вопросъ: можно ли считать успѣхъ этой эскадры въ бою обезпеченнымъ, и все ли возможное сдѣлано для того, чтобы обезпечить этотъ успѣхъ и свободу дальнѣйшихъ дѣйствій послѣ перваго успѣха, т. е. подготовлена ли ей возможность до конца использовать этотъ успѣхъ?

Вѣдь если согласиться съ тѣмъ, что было изложено въ моей статьѣ, прямо волосъ дыбомъ на головѣ становится и больно сжимается сердце при одной мысли о томъ, что вторая эскадра Тихаго океана можетъ потерпѣть неудачу и, обезсиленная, обречена будетъ на бездѣйствіе во Владивостокѣ!

Жутко задавать себѣ такіе вопросы, но надо имѣть мужество глядѣть правдѣ прямо въ глаза, и я постараюсь, насколько мнѣ это доступно, добросовѣстно отвѣтить на эти вопросы.

И я отвѣтилъ бы такъ: полагая, что эскадра дойдетъ до мѣста безъ значительныхъ потерь, могущихъ быть вызванными необходимостью преодолѣть огромное разстояніе, опираясь только на имѣемыя при себѣ средства, *надежда* на первоначальный успѣхъ есть, и очень значительная, но *увѣренности* нѣтъ, и для обезпеченія этого успѣха можно бы было сдѣлать еще очень много, и еще больше остается сдѣлать для того, чтобы обезпечить эскадрѣ свободу дѣйствій послѣ перваго успѣха, если таковой выпадетъ на ея долю.



Рис. 105. Японскій броненосецъ «Хатцусе», погибшій подъ Портъ-Артуромъ отъ русской мины.

Чтобы пояснить это, сравню прежде всего силу эскадры адмирала Рожественскаго съ тѣми силами, которыя можетъ ему противопоставить адмиралъ Того.

Изъ чего состоитъ теперь японскій флотъ.

Главныя силы японскаго флота составляютъ 4 эскадренныхъ броненосца: «Миказа», «Асахи», «Шикишима» и «Фуджи» и 8 *бро-*

неносныхъ крейсеровъ: «Ивате», «Идзумо», «Азума», «Якума», «Азама», «Токива», «Ниссинъ» и «Кассуга».

Еще остается подъ сомнѣніемъ эскадренный броненосецъ «Яшима», однотипный съ «Фуджи», который наскочилъ на мину одновременно съ погибшимъ «Хатцусе» и ушелъ съ большимъ креномъ. Въ послѣднее время изъ разныхъ источниковъ указывали, что онъ не могъ добраться до японскаго порта и погибъ. Однако вполнѣ достовѣрныхъ свѣдѣній объ этомъ нѣтъ и осторожнѣе будетъ считать его налицо, ибо, какъ бы тяжко онъ ни былъ поврежденъ, ко времени прихода нашей эскадры онъ будетъ исправленъ.

Этимъ главнымъ силамъ будутъ помогать 2 старыхъ броненосца, изъ которыхъ одинъ «Чинъ-Іенъ» вооруженъ 4-мя, хотя и старыми, но 12″ орудіями и имѣетъ значительную броневую защиту[1]), и 12—15 бронепалубныхъ крейсеровъ 1-го и 2-го класса, которые всѣ имѣютъ вполнѣ современную артиллерію и хорошій ходъ. Величину минной флотиліи японцевъ опредѣлить очень трудно, такъ какъ потери, очевидно, были и довольно крупныя, но каковы онѣ, ничего достовѣрнаго сказать нельзя. Затѣмъ, за 13 мѣсяцевъ, которые протекутъ съ начала войны до времени прихода нашей эскадры, японцы могутъ пополнить свою минную флотилію постройкой у себя, сборкой миноносцевъ, привезенныхъ съ иностранныхъ заводовъ въ разобранномъ видѣ, покупкой вполнѣ готовыхъ и т. п...

Поэтому въ высшей степени неосторожно было бы считать у японцевъ меньше чѣмъ 50—60 миноносцевъ различныхъ классовъ.

Ко всему этому надо прибавить десятка полтора канонерскихъ лодокъ и нѣсколько подводныхъ судовъ.

Составъ второй эскадры Тихаго океана.

Главныя силы нашей эскадры состоятъ изъ 5 совершенно новыхъ броненосцевъ: «Суворовъ», «Императоръ Александръ III», «Бородино» «Орелъ» и «Ослябя», одного постарше, но вооруженнаго современной артиллеріей, — «Сисоя Великаго» и одного стараго, съ устарѣлой ужъ артиллеріей — «Наварина». Броненосный крейсеръ имѣется одинъ — «Адмиралъ Нахимовъ», старый и съ устарѣлой артиллеріей, одинъ новый полуброненосный — «Олегъ», и 5 бронепалубныхъ крейсеровъ 1-го и 2-го класса, изъ которыхъ одинъ — «Дмитрій Донской», хотя и перевооруженъ новый артил-

---

[1]) По нѣкоторымъ свѣдѣніямъ, японцы поставили на немъ кромѣ того 4 новыхъ 6″ орудія въ 40 калибровъ длиной.

леріей, но самъ по себѣ представляетъ типъ совершенно устарѣлый.

Эскадренныхъ миноносцевъ при эскадрѣ имѣется 12.

Во Владивостокѣ находятся два броненосныхъ крейсера — «Громобой» и «Россія», изъ которыхъ собственно только первый обладаетъ дѣйствительно надежной броневой защитой, одинъ полуброненосный — «Богатырь», одного типа съ «Олегомъ», и нѣсколько небольшихъ старыхъ миноносцевъ.

Еще значительная, по численности и типамъ судовъ, эскадра находится въ Портъ-Артурѣ (5 эскадренныхъ броненосцевъ, 1 броненосный и 1 бронепалубный крейсеръ, нѣсколько эскадренныхъ миноносцевъ и канонерскихъ лодокъ), но какова ея дѣйствительная сила въ настоящій моментъ и насколько можно на нее разсчитывать ко времени прихода эскадры адмирала Рожественскаго сказать болѣе чѣмъ трудно.

На Портъ-Артурскую эскадру, какъ на помощь, адмиралу Рожественскому, разсчитывать не слѣдуетъ.

По моему мнѣнію, осторожнѣе бы было, при рѣшеніи такого важнаго вопроса, какъ вопросъ о степени вѣроятности овладѣнія нашей второй эскадрой моремъ, совсѣмъ не разсчитывать на суда, находящіяся въ Портъ-Артурѣ.

Дѣйствительно,—это теперь всѣмъ извѣстно,—уже въ бой 28-го іюля эти суда выходили съ значительно уменьшеннымъ числомъ орудій. Съ нихъ были свезены для усиленія береговой обороны Портъ-Артура, далеко не законченной къ началу войны, кромѣ массы мелкихъ пушекъ, половина всѣхъ 75 мм. орудій и по четыре 6″ орудія съ каждаго корабля, не только съ полнымъ запасомъ снарядовъ, но и съ полнымъ комплектомъ прислуги и офицеровъ. Этимъ корабли были ослаблены не менѣе, чѣмъ на одну треть.

Теперь, конечно, надобность въ свѣжихъ пушкахъ и людяхъ для замѣны убитыхъ на сухопутной линіи обороны Портъ-Артура сдѣлалась во много разъ болѣе настоятельной, и можетъ быть на корабляхъ уже не осталось никакой артиллеріи, кромѣ самой крупной, которую не по силамъ установить на сушѣ въ короткое время. И мы уже въ «Новомъ Краѣ», выдержки изъ котораго печатаются въ «Новомъ Времени», читаемъ постоянныя упоминанія о *«морскихъ* батареяхъ» и о подвигахъ ихъ командировъ — морскихъ офицеровъ.

Затѣмъ, еще до выхода эскадры 28-го іюля, снаряды японскихъ осадныхъ батарей падали въ бассейнъ и на рейдъ, гдѣ стояли наши суда. Были и поврежденія, были и потери въ лич-

номъ составѣ. Напр. покойный адмиралъ Витгефтъ и его флагъ-офицеръ были уже ранены, впрочемъ очень легко, еще во время стоянки флота въ Портъ-Артурѣ. Попадали также японскіе снаряды и въ портовыя мастерскія и склады и тоже причинили тамъ не мало вреда.

А вѣдь въ то время японскія осадныя батареи были куда въ большемъ разстояніи отъ центра Портъ-Артура, чѣмъ теперь, да и



Рис. 106. Крейсеръ I ранга «Олегъ».

не было на нихъ еще такихъ крупныхъ пушекъ, какія подвезены ими только въ сентябрѣ.

И вотъ теперь, когда непрерывно въ бассейнъ и на рейдъ сыплются навѣрно сотни снарядовъ — не надо забывать, что главная цѣль японцевъ въ ихъ упорномъ желаніи овладѣть Портъ-Артуромъ — это уничтожить эскадру, — въ какомъ она теперь видѣ — Богъ вѣсть! Вѣдь мы, напр., знаемъ уже, что японскими снарядами разбито и затонуло госпитальное судно «Ангара». На что теперь годны наши корабли, быть можетъ частью полуразрушенные, безъ артиллеріи, съ сильно порѣдѣвшимъ личнымъ составомъ! Въ состояніи ли они исправлять свои поврежденія, если разрушены портовыя мастерскія? Не идетъ ли уголь, приготовленный для эскадры, на опрѣсненіе воды для гарнизона, такъ какъ, надо думать, источникъ водоснабженія Портъ-Артура находится въ рукахъ японцевъ?

Не разрушены ли средства (портовые пароходы, землечерпательный караванъ и т. д.) для очистки выходовъ отъ японскихъ минъ, и не воспользовались ли теперь этимъ японцы, чтобы густо заминировать эти выходы?

Нѣтъ, по моему мнѣнію, въ серьезныхъ разсчетахъ принимать во вниманіе Портъ-Артурскую эскадру нельзя — на ней въ этомъ смыслѣ надо поставить крестъ [1]).

Наше непониманіе значенія флота часто вело къ противоестественной роли флота — отдавать всѣ свои силы на защиту приморской крѣпости.

Моментъ, когда она могла сыграть громадную роль въ ходѣ военныхъ дѣйствій, упущенъ и — надо думать — безвозвратно.

Наилучшій моментъ для этого былъ выходъ эскадры 10-го іюня, а послѣдній — 28-го іюля. Своимъ послѣднимъ возвращеніемъ въ Портъ-Артуръ эскадра обрекла себя на пассивную роль—подкрѣплять сухопутную оборону, роль для флота неестественную, такъ какъ для него существуетъ оборона только активная.

Поневолѣ приходитъ на умъ Севастополь. Тамъ тоже флотъ пожертвовалъ собою, чтобы отстоять приморскую крѣпость. То же самое было сдѣлано при оборонѣ Петропавловска, гдѣ корабли были поставлены въ гавани бортомъ къ выходу, а пушки съ противоположнаго борта свезены на берегъ и изъ нихъ выстроено нѣсколько батарей, которыми командовали морскіе офицеры. И Свеаборгъ также защищалъ корабль «Россія», запирая входъ на рейдъ своимъ корпусомъ съ тремя ярусами пушекъ.

Не показываетъ ли все это, какъ плохо мы понимаемъ роль флота и не умѣемъ использовать его положительныхъ качествъ, не обращая въ мирное время достаточно вниманія на подготовку той обстановки, въ которой только и могутъ быть использованы эти качества?

Вотъ въ этомъ отношеніи, т. е. въ смыслѣ пониманія задачъ флота, а не въ смыслѣ его безполезности, мы дѣйствительно страна глубоко сухопутная. Не выучили насъ ни Севастополь, ни Берлинскій конгрессъ, — но неужели не выучитъ насъ этому даже японская война! Охъ, какъ тяжело дается намъ это пониманіе!

И вотъ на Портъ-Артурѣ мы вновь видимъ, что флотъ долженъ себя уничтожать, чтобы защитить приморскую крѣпость, когда весь смыслъ существованія приморской крѣпости въ томъ и состоитъ, чтобы дать надежную защиту флоту, еще не готовому къ выходу, пришедшему туда для пополненія запасовъ и укрывшемуся туда послѣ боя, въ особенности неудачнаго, для исправленія полученныхъ поврежденій, чтобы съ новыми силами ринуться на врага!

И вмѣсто этого — что же имѣлъ флотъ въ Портъ-Артурѣ?

---

[1]) Къ сожалѣнію, мое предположеніе оправдалось скорѣе, чѣмъ я ожидалъ.

Портъ-Артуръ не былъ подготовленъ какъ база для флота.

Незаконченную и слабую линію сухопутной обороны, настолько слабую, что въ самомъ началѣ осады, когда японцы вели операціи еще противъ линіи *временныхъ* укрѣпленій, они уже могли обстрѣливать дѣйствительнымъ огнемъ внутренность гавани и всѣ портовыя учрежденія. Не оказалось ни одного дока, въ которомъ большіе корабли могли бы исправить свои поврежденія. Не было достаточнаго числа мастеровыхъ, инженеровъ и матеріаловъ, и все это пришлось посылать за 10,000 верстъ изъ Россіи. Не было оборонительныхъ минъ, приспособленныхъ для защиты портовъ, вслѣдствіе чего пришлось прибѣгнуть къ постановкѣ минъ, предназначенныхъ для забрасыванія непріятельскихъ гаваней, а потому опасныхъ и для себя, — и мины эти пришлось взять изъ запасовъ флота, т. е. ослабить его наступательную силу. Наконецъ, пришлось выбирать между тѣмъ, чтобы рисковать потерять слабую крѣпость или обезсилить флотъ, взявъ его пушки, снаряды, личный составъ и уголь. И пришлось взять.

Тяжелый это выходъ, но логичный, если существуетъ увѣренность, что, благодаря этому, крѣпость будетъ спасена, и тѣмъ будутъ спасены и остатки флота, который будетъ возстановленъ, когда крѣпость будетъ выручена. Ну, а если она падетъ, — тогда, значитъ, погибъ и флотъ. Тогда уже не лучше ли бы было ему выйти, пока онъ еще былъ способенъ къ бою, и даже погибнуть, но только цѣною страшныхъ потерь у непріятеля.

Въ Севастополѣ обстановка была совсѣмъ другая, нежели въ Портъ-Артурѣ.

Такъ хотѣли сдѣлать черноморскіе моряки въ Севастополѣ, но имъ этого сдѣлать не позволили, и правильно. Флотъ, съ которымъ они хотѣли выйти, былъ парусный и борьба его съ паровымъ союзниковъ была вполнѣ безнадежна. Морскіе рессурсы Франціи, а въ особенности Англіи, были огромны, и если бы черноморскому флоту и удалось причинить союзникамъ кое-какія потери, то они быстро были бы возмѣщены. А между тѣмъ русскимъ морской помощи ждать было неоткуда. Вотъ, если бы какимъ-нибудь чудомъ на помощь Севастополю могъ пойти паровой флотъ изъ Балтійскаго моря, или у союзниковъ уже не оставалось никакого флота въ резервѣ, — вотъ тогда черноморской эскадрѣ нельзя было бы поступить иначе, какъ броситься на врага и цѣной собственной гибели причинить ему вредъ, облегчавшій дѣло спѣшившей на выручку помощи.

Но вѣдь этого не было. Кромѣ того севастопольскій портъ не могъ превратить парусные корабли въ паровые, а сухопутной

обороны не было никакой и гарнизона было мало. Поэтому Севастополь уже терялъ всякое значенiе какъ приморская крѣпость и роль была его одна — защитить отъ разгрома портовыя сооруженія, какъ колыбель и опору будущаго флота, и, очевидно, негодные уже для будущихъ войнъ черноморскіе парусные корабли надо было затопить, чтобы преградить противнику входъ на рейдъ, если остальныя преграды были найдены недостаточно надежными, а пушки, людей и громадныя портовыя средства обратить на созданіе несуществовавшей сухопутной обороны.

Такъ и сдѣлали. Но опять сухопутныя средства сообщенія съ базой оказались не въ состояніи бороться съ морскими, и Севастополь палъ. И именно этимъ былъ уничтоженъ черноморскій флотъ, а не вслѣдствіе затопленія нѣсколькихъ кораблей.

Ну, а въ Портъ-Артурѣ положеніе другое. На помощь первой эскадрѣ Тихаго океана снаряжалась и теперь уже въ пути вторая, а морского резерва у Японіи уже больше нѣтъ.

Очевидно, разъ Портъ-Артуръ не давалъ первой эскадрѣ надежной и безопасной стоянки до прихода второй, ей слѣдовало или перейти въ другой, болѣе надежный портъ — Владивостокъ, или, если бы этому японцы энергично воспрепятствовали — биться до остервенѣнія, до послѣдней пушки и послѣдняго снаряда, и хотя бы цѣной своей гибели такъ ослабить японскій флотъ, чтобы обезпечить второй эскадрѣ возможность завладѣть моремъ.

Но этого сдѣлано не было, а отчего, мы пока говорить не будемъ — это дѣло исторіи.

Но все-таки замѣтимъ, что, имѣя въ виду вышеизложенныя соображенія, не слѣдовало снимать съ кораблей ни одной пушки, пока эскадра не сразилась съ японскимъ флотомъ.

Въ чемъ состоитъ главная роль приморской крѣпости.

А первоначальная причина — это необорудованность нашихъ приморскихъ крѣпостей и портовъ. Приморскія крѣпости должны относительно флота играть роль матери земли относительно древняго Антея или сказочныхъ русскихъ богатырей, которые, обезсиленные въ борьбѣ, припадали къ ней и почерпали новыя силы для дальнѣйшихъ подвиговъ, а не должны онѣ высасывать изъ флота послѣднія силы для своей собственной защиты.

А падетъ Портъ-Артуръ, какъ больно будетъ сознавать, что флотъ *даромъ* принесенъ въ жертву, а японскій флотъ остается цѣлымъ, и *изъ-за этого* способенъ обезсилить и вторую эскадру! Вѣдь даже подумать объ этомъ страшно.

Какая судьба можетъ постигнуть вторую эскадру.

И надо еще имѣть въ виду вотъ что.

Что окажется возможнымъ сдѣлать съ первой эскадрой, когда въ Портъ-Артурѣ придутъ къ рѣшенію, что дальнѣйшая защита немыслима?

Вѣдь Портъ-Артурскіе рейды очень мелки, и подъ кораблями воды такъ мало, что затопить ихъ нельзя. Уничтожить ихъ взрывами совсѣмъ не такъ легко, какъ это думаютъ. Легко пробить взрывомъ корабельное дно въ какомъ-нибудь мѣстѣ, и этимъ его потопить; но разрушить громадный корабль такъ, чтобы его совершенно нельзя было исправить, очень трудно и для этого надо употребить массу взрывчатаго матеріала, и едва ли къ концу осады онъ окажется въ изобиліи. А вѣдь, потерявъ надежду отстоять крѣпость, надо взрывать и форты и доки и можетъ быть еще многое другое. И японцы разсчитываютъ на то, что при паденіи Портъ-Артура имъ удастся завладѣть хоть частью кораблей въ такомъ видѣ, что ихъ можно будетъ исправить. Въ такомъ случаѣ, не лучшее ли рѣшеніе, для могущихъ еще что-нибудь сдѣлать кораблей, все-таки выйти въ послѣдній моментъ, и, если не удастся цѣной своей гибели нанести существенный вредъ японскому флоту, то не лучше ли погибнуть на японскихъ минахъ или затонуть въ открытомъ морѣ, какъ это сдѣлалъ «Рюрикъ»?

Въ крайнемъ случаѣ, если корабли будутъ очень страдать отъ перикидного огня японцевъ, а шансы на сохраненіе крѣпости до прихода выручки будутъ значительные, можно попробовать затопить корабли въ гавани, насколько позволитъ глубина, для того, чтобы предохранить ихъ отъ дѣйствія непріятельскихъ снарядовъ. Вода вѣдь — это могучая броня. Конечно, корабли при этомъ сильно пострадаютъ отъ воды внутри, но всетаки откачать потомъ изъ нихъ воду и исправить ихъ можно [1]). Часть судовъ можно вывести на внѣшній рейдъ, но только часть, такъ какъ на внѣшнемъ рейдѣ имъ грозитъ опасность минныхъ атакъ, и туда можно вывести только такую часть судовъ, которая можетъ быть надежно защищена, напр. кузовами затонувшихъ тамъ японскихъ броненосцевъ.

---

[1]) Напр. броненосецъ «Орелъ», затонувшій въ Кронштадтской гавани, быстро былъ приведенъ въ порядокъ и отправился со второй эскадрой,—а затопленіе было неожиданное. Если же корабли погрузятъ нарочно, то конечно будутъ приняты мѣры, чтобы вода нанесла наименьшій вредъ внутренности корабля.

Сохрани насъ Богъ, конечно, считать, что нѣтъ надежды на то, чтобы Портъ-Артуръ не продержался до прихода второй эскадры, но закрывать глаза на возможность паденія Портъ-Артура тоже не слѣдуетъ, а потому — повторяемъ еще разъ — въ такихъ серьезныхъ разсчетахъ, какъ въ подсчетѣ силъ, необходимыхъ намъ для полученія владычества надъ моремъ, на Портъ-Артурскую эскадру разсчитывать не слѣдуетъ. Если она выйдетъ и ослабитъ японскій флотъ, или если она присоединится къ адмиралу Рожественскому по освобожденіи Портъ-Артура, пусть это будетъ нашъ плюсъ, который облегчитъ намъ выполненіе нашихъ разсчетовъ, но *не можетъ ихъ опрокинуть*, если его не окажется.

IV.

14 ноября 1904 г.

На владивостокскіе крейсеры, какъ на помощь. адмиралу Рожественскому разсчитывать не слѣдуетъ.

А теперь надо еще разсмотрѣть, какимъ образомъ можетъ помочь второй эскадрѣ отрядъ владивостокскихъ крейсеровъ?

Они могутъ или сдѣлать попытку соединиться съ этой эскадрой, или дѣйствовать такъ, чтобы въ моментъ генеральнаго сраженія отвлечь на себя часть японскаго флота.

Конечно, выгоднѣе всего было бы крейсерамъ соединиться съ эскадрой, но строить серьезные разсчеты на этомъ опять-таки не слѣдуетъ, такъ какъ ни въ коемъ случаѣ нельзя быть увѣреннымъ, что такое соединеніе удастся. И самая большая трудность состоитъ не въ томъ, чтобы крейсерамъ выйти, — это они сдѣлаютъ навѣрно, хотя бы въ это время японцы и блокировали Владивостокъ, — блокаду въ темныя и бурныя ночи всегда прорвать можно. А трудность состоитъ въ томъ, чтобы, во-первыхъ, сговориться, а во-вторыхъ — сохранить секретъ выхода отряда на такой срокъ, чтобы его ужъ нельзя было перехватить.

Начальнику отряда владивостокскихъ крейсеровъ очень трудно сговориться съ адмираломъ Рожественскимъ.

Сговариваться вѣдь нужно начинать, когда между эскадрой и крейсерами будетъ еще лежать разстояніе въ пять-шесть тысячъ миль, а разъ сговорившись, надо ужъ такъ и двигаться, какъ уговорились, вплоть до соединенія, иначе все можетъ рушиться. И измѣнять ужъ за это время ничего нельзя хотя бы потому, что соединеніе только тогда и можетъ удасться, если промежуточные пункты для остановокъ крейсеровъ для подгрузки угля будутъ или въ открытомъ морѣ, или въ такихъ мѣстахъ, гдѣ нѣтъ телеграфа. А

какъ трудно отвѣчать, что ничего существенно не измѣнится въ движеніяхъ эскадры за цѣлый мѣсяцъ, потребный на эту комбинацію? Вѣдь въ это время эскадра ужъ войдетъ въ районъ военныхъ дѣйствій, произойдутъ уже встрѣчи съ противникомъ, и движенія ея будутъ зависѣть не столько отъ себя, сколько отъ того, гдѣ будетъ и что будетъ дѣлать японскій флотъ. Наконецъ не надо забывать, что всѣ сношенія между эскадрой и крейсерами возможны только по телеграфу, а почти всѣ телеграфные кабели на Востокѣ въ рукахъ союзниковъ японцевъ—англичанъ, и навѣрно англійскіе телеграфисты не сочтутъ нарушеніемъ нейтралитета перековеркать до неузнаваемости или задержать наши шифрованныя депеши или передавать ихъ японцамъ, которые могутъ строить свои соображенія по интенсивности переговоровъ и по тому, куда депеши направляются. Такіе случаи съ англійскимъ телеграфомъ уже бывали съ нами и въ мирное время.

Очень мало надежды на то, чтобы владивостокскимъ крейсерамъ удалось соединиться со второй эскадрой.

Вѣдь, для того чтобы соединиться, владивостокскимъ крейсерамъ надо обойти японскій флотъ, который, конечно, расположится между ними и эскадрой Рожественскаго, а для этого имъ надо все время знать, гдѣ японцы и что дѣлаетъ эскадра. Въ дѣйствительности же, вѣроятно, выйдетъ наоборотъ: они этого знать не будутъ, по крайней мѣрѣ мало надежды на это, а японцы, съ помощью англійскаго телеграфа и безчисленныхъ своихъ агентовъ, которыми кишитъ Востокъ, будутъ знать о нихъ все. Очень трудно разсчитывать при такихъ обстоятельствахъ, что крейсеры избѣгнутъ встрѣчи съ превосходными японскими силами, а тогда они будутъ разбиты, не принеся эскадрѣ никакой пользы. И не только они могутъ быть разбиты, но могутъ даже погибнуть, такъ какъ бой можетъ произойти на такомъ большомъ разстояніи отъ Владивостока, что добраться туда будетъ прямо немыслимо. Что же — опять тогда идти въ нейтральные порты и разоружаться? Думаемъ, что уже и такъ съ насъ довольно этого срама.

Во Владивостокѣ очень трудно сохранить въ секретѣ моментъ выхода крейсеровъ.

Не менѣе трудно сохранить секретъ выхода отряда крейсеровъ изъ Владивостока на достаточно долгое время, хотя бы имъ и удалось обмануть бдительность блокирующихъ японскихъ судовъ.

Во Владивостокѣ масса китайцевъ, и обойтись намъ безъ нихъ нельзя, а слѣдовательно и множество японскихъ шпіоновъ.

Несмотря на самую строгую цензуру телеграммъ, когда отрядъ крейсеровъ вышелъ изъ Владивостока въ 6 час. утра 30-го іюля навстрѣчу Портъ-Артурской эскадрѣ, извѣстіе объ этомъ выходѣ

было напечатано въ тотъ же день въ вечернихъ лондонскихъ газетахъ. Конечно, была дана условная телеграмма, не возбуждавшая никакихъ подозрѣній, по какому-нибудь самому невинному адресу, и уже оттуда она была передана куда слѣдуетъ, вѣроятно, опять условнымъ языкомъ. Безъ сомнѣнія, можно бы было вовсе прекращать посылку всякихъ телеграммъ на нѣсколько дней съ момента выхода крейсеровъ, но внезапное прекращеніе телеграфныхъ сношеній — такой же показатель выхода крейсеровъ, какъ и прямое объ этомъ извѣстіе.

Получивъ же извѣстіе, что крейсера вышли, японцы усиливаютъ бдительность въ трехъ проливахъ, ведущихъ изъ Японскаго моря, а до каждаго изъ нихъ крейсерамъ нужно идти не меньше двухъ сутокъ. Когда же извѣстенъ проливъ, которымъ вышли крейсера, облегчается за ними дальнѣйшее наблюденіе, если не удастся ихъ въ проливѣ остановить силой.

Нельзя разсчитывать на то, чтобы владивостокскимъ крейсерамъ удалось отвлечь значительную часть отъ японскихъ главныхъ силъ.

Если идея о соединеніи, по тѣмъ или другимъ причинамъ, не будетъ примѣнена, то владивостокскимъ крейсерамъ останется только отвлечь на себя часть японскаго флота, какъ это они сдѣлали во время выхода эскадры изъ Портъ-Артура 28-го іюля.

На этотъ разъ имъ это удалось. Противъ трехъ крейсеровъ японцы отрядили семь, изъ нихъ четыре броненосныхъ, т. е. силы почти втрое бо̀льшія. И, конечно, это было очень выгодно для насъ, такъ какъ значительно облегчало дѣло покойному адмиралу Витгефту, а что его замѣститель не сумѣлъ этимъ воспользоваться, въ этомъ ужъ японцы не виноваты. Если бы отвлеченіе было произведено болѣе искусно, если бы адмиралъ Іессенъ не далъ себя отрѣзать отъ Владивостока, — а тогда вѣроятно не былъ бы потерянъ «Рюрикъ», — то результатъ выхода крейсеровъ можно бы было назвать блестящимъ. Потеря же «Рюрика», чего, по моему мнѣнію, можно было избѣжать, сопричислила и этотъ выходъ къ длинному ряду нашихъ такъ называемыхъ *«неудачъ»* на морѣ.

Можно ли разсчитывать, что такое отвлеченіе удастся и при подходѣ эскадры адмирала Рожественскаго?

По моему мнѣнію — можетъ быть это и случится, но разсчитывать на это нельзя, и вотъ почему.

Японцы, при подходѣ балтійской эскадры, будутъ занимать выгодное положеніе между нею и отрядомъ крейсеровъ, имѣя возможность обрушиться со всѣми силами на каждую изъ частей на-

шего флота отдѣльно. Если они раздѣлятся, то сейчасъ же и лишатся этой выгоды. Если они отдѣлятъ противъ крейсеровъ слишкомъ много судовъ и, благодаря этому, даже нанесутъ имъ пораженіе, то, очевидно, они значительно ослабятъ свое преимущество въ силахъ передъ балтійской эскадрой и будутъ рисковать оказаться въ сравнительно невыгодномъ положеніи въ рѣшительномъ генеральномъ сраженіи.

Если они отдѣлятъ противъ крейсеровъ слишкомъ мало кораблей, то главныя силы свои они для рѣшительнаго удара все-таки ослабятъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ не достигнутъ и рѣшительнаго успѣха въ бою съ крейсерами. А потому едва ли они такъ поступятъ.

Намъ кажется, напротивъ, что они посредствомъ отряда быстроходныхъ судовъ будутъ стараться увлечь наши крейсера какъ можно дальше отъ ихъ базы — Владивостока, и навести ихъ на свои главныя силы раньше, чѣмъ съ этими главными силами съ другой стороны войдетъ въ соприкосновеніе балтійская эскадра. Это дастъ имъ возможность ихъ разбить, чтобы потомъ уже о нихъ не заботиться и сосредоточить всѣ свои усилія противъ главнаго врага.

И тогда нашимъ крейсерамъ предстоитъ трудный выборъ: оставаться на мѣстѣ и не удаляться отъ Владивостока, напр., дальше Корейскаго пролива—значитъ не присоединиться къ эскадрѣ; идти за отступающими японскими судами — рискъ нарваться на главныя японскія силы слишкомъ рано и даромъ принести себя въ жертву.

И при этомъ никакихъ вѣдь данныхъ для рѣшенія этого вопроса, такъ какъ, мнѣ кажется, достаточно я выяснилъ, какъ трудно будетъ сноситься отдѣльнымъ частямъ нашего флота между собою и какъ легко это будетъ дѣлать японцамъ.

Едва ли главныя силы японцевъ пойдутъ далеко на югъ навстрѣчу адмиралу Рожественскому.

Впрочемъ, имѣется одно соображеніе и за то, чтобы японцамъ отдѣлить значительное число судовъ противъ нашихъ крейсеровъ. Оно будетъ имѣть мѣсто въ томъ случаѣ, если главныя ихъ силы пойдутъ далеко на югъ для встрѣчи балтійской эскадры, и на время ихъ отсутствія японцы будутъ опасаться, что наши крейсера прервутъ ихъ линію сообщенія, напр. въ Корейскомъ проливѣ, или что будетъ подана помощь Портъ-Артуру, если онъ до того времени продержится.

Но вѣдь это можетъ и не случиться. Во-первыхъ, главныя силы ихъ могутъ и не пойти на югъ [1]), выславъ туда только легкія флотиліи изъ мелкихъ крейсеровъ и миноносцевъ, которыя будутъ имѣть задачей постоянно тревожить и ослаблять насколько возможно эскадру, нападая, напр., на транспорты, безъ которыхъ она существовать не можетъ, и т. п. А во-вторыхъ, японцы могутъ имѣть ко времени подхода балтійской эскадры такіе запасы въ Кореѣ, что имъ можно будетъ временно обойтись и безъ подвоза, — тѣмъ болѣе они это сдѣлаютъ, разъ это будетъ нужно для сосредоточенія всѣхъ силъ противъ самаго для нихъ страшнаго врага — русскаго флота. А если къ тому времени и Портъ-Артуръ будетъ въ ихъ рукахъ, то ужъ ничто не помѣшаетъ имъ двинуть навстрѣчу адмиралу Рожественскому всѣ свои силы.

Должны ли вопросы о возможныхъ дѣйствіяхъ нашего и японскаго флотовъ обсуждаться въ русской печати?

Вотъ я говорю все это и мнѣ такъ и чудится вопросъ робкихъ и подозрительныхъ людей: «Вы что же это открываете глаза японцамъ на ихъ ошибки — пусть ихъ ошибаются; а потомъ не открываете ли вы имъ и нашихъ плановъ, не лучше ли помолчать объ этомъ?»

Эхъ, господа, прежде всего не считайте своихъ враговъ дураками, или даже просто глупѣе насъ: уже достаточно мы за такое о нихъ мнѣніе поплатились. Неужели они не станутъ разсуждать точно такъ же, какъ и мы! Вѣдь ни о какихъ нашихъ планахъ я и не говорю, а потому ничего и не выдаю.

Говорю же я такъ, какъ можетъ говорить всякій, вдумчиво относящійся къ происходящимъ на глазахъ всего міра событіямъ. Иностранная печать полна критическимъ разборомъ этихъ событій и указаніемъ японцамъ ихъ ошибокъ и добрыми имъ совѣтами.

Почему это они именно хватятся за соображенія русской газеты и будутъ ими руководствоваться въ своихъ дѣйствіяхъ? Повѣрьте, не такіе они простаки, чтобы не передумать все это тысячу разъ. А вотъ думаемъ ли мы объ этомъ достаточно, понимаетъ ли наше общество достаточно ясно значеніе отдѣльныхъ происходящихъ событій, — вотъ въ этомъ я не увѣренъ. По крайней мѣрѣ меня много разъ осаждали такими вопросами, которые ясно

[1] Вообще едва ли японцамъ выгодно идти далеко на югъ. Вѣдь тогда они, значитъ, отдалятся отъ своихъ базъ и послѣ боя ихъ поврежденнымъ судамъ трудно будетъ до нихъ добраться. Этимъ они теряютъ одно изъ главныхъ своихъ преимуществъ передъ эскадрой Рожественскаго и уравниваютъ свои бо̀льшіе шансы съ мѐньшими русской эскадры.

показывали, что пониманія этого нѣтъ, и то же самое я сплошь и рядомъ встрѣчалъ въ печати.

Такъ не мѣшайте же мнѣ вашей излишней подозрительностью давать посильныя разъясненія такъ мало знакомыхъ у насъ и вмѣстѣ съ тѣмъ столь для насъ важныхъ вопросовъ морской войны. Это можетъ только намъ принести пользу, а отнюдь не непріятелю, который все это давно знаетъ, и мы только обманываемъ себя, воображая, что мы хранимъ какіе-то секреты, главный вредъ отъ которыхъ тотъ, что мы сами этихъ секретовъ не знаемъ.

Вотъ вѣдь мы не знали и знать не хотѣли о томъ, что война на носу, и мы къ ней совершенно не готовы, а если бы кто-нибудь вздумалъ тогда говорить о нашей неподготовленности, теперь для всѣхъ столь ясной, то его навѣрно обвинили бы въ томъ, что онъ выдаетъ наши секреты. Но вѣдь это не спасло насъ отъ того, что японцы очень хорошо объ этихъ недостаткахъ знали, — знали, что поэтому въ ихъ интересахъ начать скорѣе войну, дѣйствительно ее начали и теперь пожинаютъ только плоды своего знанія. Не лучше ли было и намъ уже давно говорить о нашихъ недостаткахъ: тогда бы о нихъ знали и мы, и быть можетъ многіе изъ нихъ поспѣшили устранить къ началу войны и тѣмъ разрушили разсчеты японцевъ?

Мнѣ думается, что это было бы куда лучше, — пора къ этому сознанію придти и господамъ хранителямъ секретовъ полишинеля, тратящимъ на это храненіе силы, которыя пригодились бы для болѣе полезнаго дѣла.

«Но, позвольте», возражаютъ мнѣ, «а вотъ же 28-го іюля японцы отдѣлили противъ нашихъ крейсеровъ втрое бо̀льшія силы отъ своей главной эскадры, т. е. поступили неправильно, могутъ поступить и сейчасъ такъ, а вотъ вы лѣзете съ никому собственно ненужными объясненіями ихъ ошибокъ!»

Ошиблись ли японцы, отдѣливъ 28 іюля отрядъ адмирала Камимуры отъ главныхъ силъ.

Для чего это нужно, сейчасъ я скажу, а пока замѣчу, что ошиблись ли японцы 28-го іюля — этого еще точно установить нельзя.

Дѣйствительно, эскадра вышла изъ Портъ-Артура въ 8 час. утра 28-го іюля и вслѣдъ за ней вышелъ миноносецъ «Рѣшительный», который на разсвѣтѣ 29-го іюля пришелъ въ Чифу и сообщилъ о выходѣ эскадры. Извѣстіе это дошло до Владивостока въ тотъ же день только въ 6 час. вечера, а черезъ двѣнадцать часовъ, потребныхъ на разводку паровъ, т. е. въ 6 час. утра 30-го іюля крейсера вышли, чтобы ожидать эскадру у Корейскаго пролива,

куда они подошли на разсвѣтѣ 1-го августа и встрѣтили тамъ отрядъ адмирала Камимуры.

Какъ я указывалъ уже выше, извѣстіе о выходѣ крейсеровъ изъ Владивостока появилось въ день ихъ выхода въ вечернихъ газетахъ въ Лондонѣ, т. е. въ это же время или на нѣсколько часовъ раньше или позже объ этомъ знали какъ адмиралъ Того,



Рис. 107. Крейсеръ «Аскольдъ» послѣ боя.

такъ и адмиралъ Камимура, очевидно, сохранявшіе все время связь съ берегомъ помощью безпроводнаго телеграфа.

Вотъ яркій образчикъ того, какъ трудно нашимъ отрядамъ сноситься между собою и какъ легко важныя извѣстія доходятъ до японцевъ.

Слѣдовательно, отрядъ крейсеровъ вышелъ изъ Владивостока уже тогда, когда бой 28-го іюля не только давно кончился, но эскадра уже въ это время возвратилась назадъ въ Портъ-Артуръ, броненосецъ «Цесаревичъ» уже находился въ Кіо-Чао, а крейсеръ «Аскольдъ» стоялъ у входа въ Шанхай.

И все это, конечно, японцамъ стало сейчасъ же извѣстно, тогда какъ, напр., во Владивостокѣ о гибели «Рюрика» узнали только 3-го августа, не считая, конечно, противорѣчивыхъ слуховъ въ газетныхъ телеграммахъ за сутки раньше, а о результатѣ боя 28-го іюля тамъ начали получать извѣстія только съ 1-го августа (донесеніе контръ-адмирала Матусевича изъ Кіо-Чао), только 4-го авгу-

ста узнали о судьбѣ «Аскольда» и только 11-го августа сдѣлалось извѣстно донесенiе контръ-адмирала князя Ухтомскаго о возвращенiи эскадры въ Портъ-Артуръ. Поэтому японцы имѣли полную возможность направить отрядъ Камимуры навстрѣчу владивостокскимъ крейсерамъ *послѣ того* какъ они получили извѣстiе объ его выходѣ и притомъ съ увѣренностью, что сзади ему не грозитъ уже никакая опасность отъ судовъ Портъ-Артурской эскадры, тогда какъ адмиралъ Iессенъ ровно ничего не зналъ о случившемся, когда онъ 1-го августа вступилъ въ бой съ японцами въ Корейскомъ проливѣ.

Раньше этого отрядъ Камимуры могъ быть въ резервѣ, въ самомъ близкомъ разстоянiи отъ главныхъ силъ адмирала Того, и уже во всякомъ случаѣ въ непрерывномъ съ нимъ телеграфномъ сообщенiи, и если бы Портъ-Артурская эскадра показала рѣшительное намѣренiе прорваться во Владивостокъ, то навѣрно этотъ отрядъ быстро могъ быть призванъ на помощь.

Такимъ образомъ ошибка японцевъ 28-го iюля, въ смыслѣ раздѣленiя силъ, является далеко неустановленной, а если она дѣйствительно и была, то это служитъ лишь указанiемъ, что таковая въ будущемъ совершена не будетъ, а не наоборотъ.

Японцы показали себя очень внимательными къ тому, что происходитъ на войнѣ, и быстро схватывающими непрерывно ею даваемые драгоцѣнные уроки, и разсчитывать намъ на японскiя ошибки неблагоразумно. Лучше подумаемъ о томъ, чтобы у насъ все основывалось на правильномъ разсчетѣ.

V.

15 ноября 1904 г.

Эскадра адмирала Рожественскаго должна разсчитывать исключительно на свои собственныя силы.

Вотъ теперь, принося извиненiе передъ читателями за пространныя, но необходимыя, по моему мнѣнiю, разсужденiя, я скажу, для чего именно они мнѣ понадобились.

Только для того, чтобы всѣми доступными мнѣ средствами доказать, что вторая эскадра Тихаго океана для первоначальнаго столкновенiя своего съ противникомъ и для выполненiя дальнѣйшей своей задачи—завладѣнiя моремъ и поддержанiя этого владѣнiя, *должна разсчитывать исключительно на свои собственныя силы,* не надѣясь на помощь ни со стороны кораблей, на-

ходящихся теперь въ Портъ-Артурѣ, ни со стороны владивостокскихъ крейсеровъ.

Это будетъ истинно военный и мудрый разсчетъ.

Какъ совѣтуетъ подсчитывать свои и непріятельскія силы военная наука.

И не самъ, я, конечно, эту мудрость выдумалъ. Генералъ Лееръ въ своемъ классическомъ трудѣ, указывая на высокое искусство Мольтке въ выработкѣ плана операціи, говоритъ [1]: «Мольтке съ необыкновенной логической послѣдовательностью вѣренъ тому превосходному пріему, который и ведетъ къ *разсчету*, а не къ *иллюзіямъ* и *фантазіямъ*, т. е. *заключается въ томъ, чтобы принимать для себя наименѣе выгодныя, а для противника наиболѣе выгодныя условія* (изъ числа наличныхъ, само собою разумѣется). Тотъ, кто готовъ на худшее, тѣмъ самымъ уже готовъ и на все лучшее, по сравненію съ этимъ худшимъ, короче — готовъ на все. У Наполеона III — все наоборотъ. Его планъ (дѣло идетъ о несчастной для французовъ войнѣ 1870 г.) является какимъ-то произведеніемъ *фантастическимъ, стратегической химерой*, измышленной пылкимъ воображеніемъ. Ни малѣйшаго разсчета, и лишь только однѣ иллюзіи, вообще рядъ пріемовъ, которымъ не должно

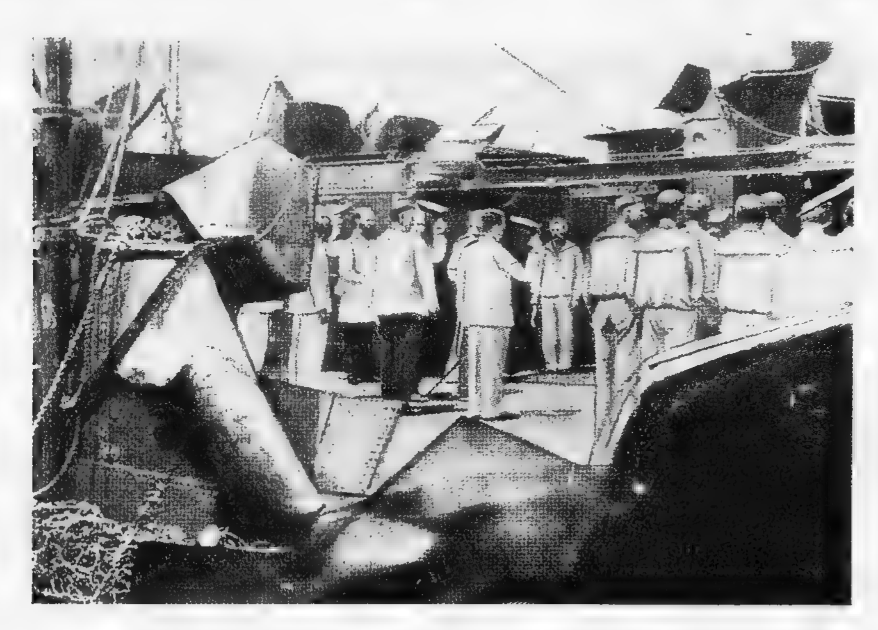


Рис. 108. На крейсерѣ «Аскольдъ» послѣ боя.

---

[1]) Стратегія. Изданіе пятое. Часть I. Главныя операціи. Стр. 379, 380, 390 и 391. Курсивы подлинника.

подражать и противъ которыхъ слѣдуетъ предостерегать, тѣмъ болѣе, что большинство, не вникая въ основаніе, въ *суть* стратегіи, именно склонно, въ стратегическихъ вопросахъ, скорѣе *фантазировать* à la Napoléon III, чѣмъ *разсчитывать* à la Moltke».

Господи, какія золотыя слова, и какъ часто мы ихъ забывали! Хоть бы теперь намъ о нихъ удалось вспомнить! Все же лучше поздно, чѣмъ никогда.

Сравненіе силы второй эскадры Тихаго океана съ силой наличнаго японскаго флота.

И вотъ, слѣдуя смиренномудрымъ завѣтамъ историческаго опыта, забудемъ пока объ остаткахъ первой эскадры Тихаго океана и сравнимъ силу только одной эскадры адмирала Рожественскаго со всѣмъ тѣмъ, что можетъ ему противупоставить адмиралъ Того.

Выше я уже перечислилъ поименно составъ противниковъ, и теперь возвращаться къ этому не буду. Напомню только, что въ числѣ, качествѣ и силѣ бронепалубныхъ крейсеровъ Того имѣетъ, по крайней мѣрѣ, двойное преимущество передъ адмираломъ Рожественскимъ, а преимущество его въ числѣ миноносцевъ прямо огромно.

Главная сила современнаго флота—это броненосцы и броненосные крейсеры.

Но хотя эти преимущества и очень важны, — они даютъ свободу дѣйствій, освѣдомленность о противникѣ, обезпечиваютъ отъ сюрпризовъ, — но не въ нихъ суть. Вопросъ о владычествѣ надъ моремъ будетъ рѣшенъ боемъ между тѣми частями эскадръ противниковъ, которыя состоятъ изъ броненосцевъ и броненосныхъ крейсеровъ.

Передъ войной у насъ было очень модно ругать гиганты-броненосцы и говорить, что эти неуклюжіе мастодонты [1]) въ первой же войнѣ будутъ быстро сметены съ поверхности морей легкими флотиліями миноносцевъ и подводными лодками.

Надѣюсь, что теперь ужъ не стоитъ и опровергать эти скороспѣлыя и никогда не имѣвшія реальныхъ основаній теоріи. Я не отрицаю, что миноносцы и подводныя лодки, хотя это тоже нелегко, могутъ утопить нѣсколько броненосцевъ, — иначе не стоило бы ихъ совсѣмъ имѣть, — но этимъ они только подготовятъ и облегчатъ именно своимъ броненосцамъ и броненоснымъ крейсерамъ возможность окончательнаго уничтоженія противника и полу-

[1]) Къ нимъ же нужно было причислять и броненосные крейсеры, которые по величинѣ не уступаютъ эскадреннымъ бреногосцамъ, но вслѣдствіе большой относительной длины и меньшей ширины гораздо менѣе поворотливы.

ченія владычества надъ моремъ, въ которомъ и заключается главная цѣль всякой морской войны. И если эти броненосцы потеряетъ вторая эскадра Тихаго океана, и изъ-за этого не въ состояніи будетъ продолжать свой путь и овладѣть моремъ, то это не будетъ значить, что минныя суда и подводныя лодки побѣдятъ броненосцы, а что число нашихъ броненосцевъ, въ сравненіи съ числомъ непріятельскихъ, столь ограничено, что послѣ нашихъ потерь преимущество на ихъ сторонѣ сдѣлалось слишкомъ большимъ, чтобы имѣть надежду на успѣхъ, и что наши броненосцы лишены достаточнаго количества вспомогательныхъ судовъ, каковыми и являются всѣ эти бронепалубные крейсеры и миноносцы, чтобы



Рис. 109. Эскадренный броненосецъ «Бородино».

отвѣтить непріятелю тѣмъ же. Стоитъ же только на одинъ моментъ вообразить, что у непріятеля за его мелкими судами не имѣется крупныхъ, нашъ броненосный флотъ можетъ нести извѣстныя потери отъ нападенія мелкихъ судовъ, но съ самаго момента своего появленія на театрѣ военныхъ дѣйствій онъ будетъ полнымъ хозяиномъ моря и японская армія окажется отрѣзанной отъ Японіи, и въ этомъ единственно и лежитъ возможность ея полнаго пораженія.

Броненосцы второй эскадры Тихаго океана почти вдвое слабѣе броненосной эскадры японскаго флота.

Противъ семи броненосцевъ второй эскадры Тихаго океана адмиралъ Того можетъ выставить тринадцать броненосцевъ и броненосныхъ крейсеровъ.

Если обратится къ такъ называемымъ боевымъ коэфиціентамъ, т. е. къ числамъ, характеризующимъ извѣстнымъ образомъ суммированныя качества кораблей, то сумма этихъ коэфиціентовъ для броненосцевъ адмирала Рожественскаго будетъ 334, а для

броненосцевъ и броненосныхъ крейсеровъ адмирала Того 613. Это значитъ, что японскій броненосный флотъ въ 1,8 раза сильнѣе. Неправда ли, есть надъ чѣмъ позадуматься.

Допустимъ на одну минуту, хотя мы лично противъ такихъ разсчетовъ, что владивостокскіе крейсеры отвлекли на себя четыре японскихъ броненосныхъ крейсера: все-таки сила броненоснаго флота Того будетъ выражаться числомъ 451, т. е. все-таки будетъ въ 1,3 раза сильнѣе нашего.

Въ успѣхѣ второй эскадры должна быть УВѢРЕННОСТЬ,—а ея нѣтъ.

Вотъ почему я выразился, что *надежда* на успѣхъ эскадры адмирала Рожественскаго есть, а *увѣренности* нѣтъ и быть не можетъ, а въ такомъ важномъ дѣлѣ, — я, кажется, достаточно подробно выяснилъ, сколь оно важно — *должна быть именно увѣренность*.

Попробую предвидѣть и нѣкоторыя наиболѣе существенныя возраженія, которыя мнѣ могутъ быть сдѣланы.

Какой степени довѣрія заслуживаютъ боевые коэфиціенты.

Прежде всего мнѣ могутъ сказать: «Что это за боевые коэфиціенты, на которыхъ вы строите ваши разсчеты? Почему это мы должны вѣрить, что эти коэфиціенты правильно выражаютъ силу кораблей? Какъ входитъ въ нихъ нравственный элементъ, который не поддается никакому подсчету и который вмѣстѣ съ тѣмъ такъ важенъ?» И на это я отвѣчу: «Да, вы правы: способъ выраженія силы кораблей, составляющійся изъ столь разнородныхъ элементовъ, какъ артиллерія, броня, скорость, посредствомъ боевыхъ коэфиціентовъ очень несовершененъ и безусловно вѣрить ему нельзя. Но это единственное, что существуетъ для этой цѣли,— дайте мнѣ другой способъ [1]), и я глубоко убѣжденъ, что результаты подсчета приближенно будутъ тѣ же». И я, имѣя это въ виду, устранилъ самый главный недостатокъ способа — трудность скомбинировать такіе разнородные элементы, какъ сила корабля и его скорость. Онъ сказывается именно при сравненіи броненосныхъ судовъ, отъ которыхъ требуется главнымъ образомъ сила, съ бронепалубными крейсерами, а тѣмъ паче съ миноносцами — одно изъ главнѣйшихъ качествъ которыхъ — скорость. Поэтому-то я и сравниваю посредствомъ боевыхъ коэфиціентовъ только тѣ части

[1]) Способъ сравненія силъ флотовъ посредствомъ боевыхъ коэфиціентовъ принятъ и въ иностранныхъ флотахъ, но система комбинированія различныхъ элементовъ корабля вездѣ своя. Я принялъ способъ, выработанный въ нашей Морской академіи, при установленіи котораго было принято во вниманіе все лучшее, что появилось по этому вопросу въ военно-морской литературѣ.

эскадръ противниковъ, которыя состоятъ изъ броненосныхъ судовъ, т. е. корабли однородные, къ которымъ предъявляются одинаковыя требованія, а потому всякій примѣненный къ нимъ способъ сравненія даетъ почти тождественные результаты. А бронепалубные крейсеры и миноносцы я сравниваю просто по ихъ численности, и огромное преимущество въ этомъ отношеніи японцевъ уже такъ ясно, что возраженій противъ этого я и не предвижу.

Нравственный элементъ всегда слѣдуетъ при подсчетахъ принимать равнымъ у обоихъ противниковъ.

Ну, а что касается до нравственнаго элемента, который дѣйствительно не входитъ въ боевые коэфиціенты, то самое мудрое— при всѣхъ разсчетахъ считать личный составъ противника одинаковымъ съ нашимъ. Это я и дѣлаю.

Второе возраженіе, которое особенно часто приходится слышать, заключается вотъ въ чемъ.

Нельзя сравнивать, говорятъ мнѣ, эскадры адмираловъ Рожественскаго и Того по тѣмъ ихъ элементамъ (артиллеріи, бронѣ и скорости), которые у нихъ были при вступленіи на службу.

«Эскадра наша», говоритъ г. К. въ своей, въ общемъ, превосходной статьѣ [1]), «свѣжѣе, новѣе, лучше обученная и имѣетъ превосходную артиллерію, тогда какъ японцы, ослабленные боями 28-го іюля и 1-го августа, имѣющіе такія поврежденія на судахъ, исправить которыя потребуется полгода и болѣе, почти лишенные орудій крупныхъ калибровъ, должны будутъ избѣгать открытаго боя. Здѣсь нѣтъ мѣста сомнѣнію. Простой подсчетъ орудій, судовъ и ихъ скоростей покажетъ, что въ этомъ случаѣ у насъ очень много шансовъ на успѣхъ и слишкомъ мало данныхъ въ немъ сомнѣваться».

Да проститъ мнѣ глубокоуважаемый г. К., но вотъ именно эти его слова очень похожи на тѣ иллюзіи, отъ которыхъ такъ настойчиво предостерегаетъ генералъ Лееръ при различныхъ стратегическихъ подсчетахъ [2]).

Во-первыхъ, самыя ненадежныя машины — это совершенно новыя. Онѣ чаще всего ломаются, въ нихъ всегда таится масса самыхъ неожиданныхъ сюрпризовъ для личнаго состава, который

---

[1]) Нужно ли посылать 3-ю эскадру? «Новое Время» № 10308.

[2]) Къ сожалѣнію, подобныя же мысли рѣшился высказать адмиралъ Бирилевъ въ № 10333 «Новаго Времени». Вѣроятно, онъ сдѣлалъ это для успокоенія нашего общества, но теперь такіе способы цѣли уже не достигаютъ.

вполнѣ осваивается съ ними только послѣ очень долгой практики. По той же причинѣ изъ одинаковыхъ по времени своей службы машинъ болѣе надежны тѣ, которыя принадлежатъ постоянно плавающимъ, а не стоящимъ въ порту кораблямъ, а въ особенности такимъ кораблямъ, которые находятся въ постоянномъ ожиданіи встрѣчи съ непріятелемъ, такъ какъ именно въ этихъ обстоятельствахъ машинный персоналъ особенно внимателенъ къ своимъ механизмамъ. Это совершенно установленный фактъ, что, за исключеніемъ совершенно новыхъ механизмовъ, о которыхъ мы уже упомянули выше, всѣ поломки главнымъ образомъ происходятъ не отъ самыхъ механизмовъ, а отъ неопытности или небрежности личнаго состава.

А если все это такъ, то нельзя не сознаться, что японцы въ этомъ отношеніи имѣютъ передъ нами преимущество, которое возмѣстится только тѣмъ, что и нашей второй эскадрѣ придется пройти до встрѣчи съ ними много тысячъ миль.

Нельзя разсчитывать на плохое состояніе механизмовъ и котловъ японскихъ судовъ.

Въ такомъ же видѣ обстоитъ дѣло и съ котлами, снабжающими механизмы паромъ. Но вотъ котлы дѣйствительно изнашиваются гораздо скорѣе, нежели машины, и ихъ приходится, примѣрно черезъ 10 — 12 лѣтъ, мѣнять. Но чтобы котлы могли сильно износиться въ одинъ годъ, да еще при свойственной вообще японцамъ аккуратности и заботливости, я лично не вѣрю и такими иллюзіями, ни на чемъ не основанными, себя утѣшать не хочу. Не лучше ли будетъ вспомнить, что какъ въ бою 28-го іюля, такъ и 1-го августа японцы развили и поддерживали лучшій ходъ, нежели наши корабли, а между тѣмъ это все были корабли не менѣе новой постройки, нежели у японцевъ. По моему мнѣнію, это дали себя знать долгія вынужденныя стоянки въ бездѣйствіи во Владивостокѣ и въ Портъ-Артурѣ, напр., до войны — въ вооруженномъ резервѣ.

Конечно, готовясь къ войнѣ и зная, когда она начнется, японцы привели въ полный порядокъ свои котлы, а неисправные и перемѣнили, тѣмъ болѣе, что перемѣна водотрубныхъ котловъ не представляетъ никакихъ затрудненій, а именно такими котлами снабжено большинство японскихъ судовъ.

Разсчетъ на крупныя поврежденія японскихъ кораблей — опасная иллюзія.

Ну, а теперь посмотримъ, насколько можно считать японцевъ ослабленными боями 28-го іюля и 1-го августа.

Мнѣ лично пришлось видѣть наши крейсеры «Громобой» и «Россія», когда они вернулись во Владивостокъ послѣ боя 1-го авгу-



Рис. 110. Разбитая въ бою 1-го августа 75 мм. пушка и шлюпка крейсера «Громобой».

ста. И я былъ пораженъ тѣмъ, что, хотя они непрерывно сражались въ продолженіе 5 часовъ съ втрое сильнѣйшимъ непріятелемъ, хотя крейсеръ «Россія» имѣетъ очень слабую броневую защиту и съ трудомъ можетъ быть причисленъ къ современнымъ броненоснымъ крейсерамъ, всѣ поврежденія ихъ корпусовъ имѣли ско-

рѣе, если такъ можно выразиться, декоративный характеръ, производившія сильное впечатлѣніе на посторонній глазъ, но мало говорившія морскому разсудку.

Дѣйствительно, я видѣлъ вырванные клочья желѣзныхъ листовъ изъ дымовыхъ трубъ, пронизанные сотнями дыръ вентиляторы (толстыя трубы для снабженія внутренности корабля воздухомъ, возвышающіяся въ большомъ количествѣ надъ бортомъ корабля около дымовыхъ трубъ), жалкіе остатки шлюпокъ, зіяющія пробоины въ борту, разрушенныя каютъ-компаніи, офицерскія и адмиральскія каюты, кое-гдѣ слѣды пожаровъ во внутреннихъ помѣщеніяхъ — и на видъ все это производило съ перваго раза грандіозное впечатлѣніе.

Но, всмотрѣвшись поближе, я увидѣлъ, что серьезнаго поврежденія собственно нѣтъ ни одного.

Нигдѣ не пробита даже сравнительно тонкая броня, которая защищаетъ всѣ жизненныя части крейсеровъ, т. е. ихъ котлы, машины, рули и бомбовые погреба, нѣтъ ни одной настоящей подводной пробоины, а имѣются лишь надводныя и только нѣсколько такихъ, въ которыя вода можетъ попадать лишь при значительномъ волненіи, а слѣдовательно возможна и временная ихъ задѣлка въ морѣ; изъ 64 котловъ на двухъ крейсерахъ, случайно, очень легко повреждены три, свалившимися при разрывѣ въ трубѣ снаряда осколками, ни одинъ пожаръ не принялъ опасныхъ размѣровъ, и самый опасный изъ нихъ, въ носовой крытой части крейсера «Россія», былъ потушенъ въ три минуты и т. п.

Правда, значительно пострадала артиллерія, въ особенности на крейсерѣ «Россія», но нельзя было не обратить вниманія на тотъ фактъ, что пострадала только артиллерія, не защищенная броней. Напр. на крейсерѣ «Громобой», на которомъ главная его артиллерія снабжена броневой защитой, ни одно орудіе изъ этой артиллеріи не было выведено изъ строя.

Послѣдствіемъ отсутствія дѣйствительно серьезныхъ поврежденій явился тотъ фактъ, что черезъ мѣсяцъ всѣ поврежденія крейсеровъ были исправлены, даже при небогатыхъ средствахъ Владивостокскаго порта, поврежденная артиллерія была частью исправлена, а частью замѣнена новой, и крейсеры опять вполнѣ готовы къ бою. Разницы между ихъ состояніемъ передъ боемъ 1-го августа и теперь положительно нѣтъ никакой.

А тогда невольно возникаетъ вопросъ, почему же должны быть такъ ослаблены послѣ этого боя крейсеры адмирала Камимуры?

Вѣдь они дрались въ продолженіе тѣхъ же пяти часовъ, но ихъ было больше, а слѣдовательно они больше посылали снарядовъ, чѣмъ было выпущено по нимъ. Затѣмъ, они всѣ четыре гораздо лучше защищены, нежели даже «Громобой», не говоря ужъ о «Россіи», гдѣ артиллерія совсѣмъ не защищена, а значитъ попадавшіе въ нихъ снаряды наносили имъ меньше вреда, нежели японскіе— нашимъ крейсерамъ.

Повторяемая многими фраза, что будто бы наша артиллерія и наши снаряды лучше японскихъ, совершенно голословна, уже прежде всего просто потому, что намъ совершенно неизвѣстны результаты нашего огня по японскимъ кораблямъ.

Я же, на основаніи тѣхъ соображеній, которыя я изложилъ выше, склоненъ думать, что японскіе крейсеры пострадали еще значитильно меньше нашихъ, а при превосходной оборудованности ихъ портовъ они къ дальнѣйшей службѣ и бою были готовы значительно раньше нашихъ.

И то же самое я бы сказалъ о японскихъ корабляхъ, участвовавшихъ въ бою 28-го іюля. Дѣйствительно, бой этотъ былъ гораздо менѣе упорнымъ, чѣмъ бой 1-го августа. Тамъ стрѣльба непрерывно продолжалась въ продолженіе пяти часовъ [1]), а здѣсь только въ продолженіе трехъ съ половиною часовъ, притомъ съ большимъ перерывомъ, причемъ въ продолженіе полуторачасовой первой части боя, болѣе похожей на отдаленную перестрѣлку, по донесенію адмирала князя Ухтомскаго, у насъ особыхъ поврежденій не было. Вторая часть боя велась на болѣе близкомъ разстояніи и была болѣе упорна, но едва ли наши суда имѣли болѣе серьезныя поврежденія, нежели наши владивостокскіе крейсеры.

Въ самомъ дѣлѣ, вѣдь въ бою люди разсѣяны по всему кораблю и больше всего ихъ находится въ жизненныхъ его частяхъ: въ машинѣ, у котловъ, у орудій, у всякихъ механизмовъ и т. п., а потому по числу раненыхъ и убитыхъ можно судить въ общемъ о количествѣ удачно попавшихъ снарядовъ, т. е. проникшихъ за броню, или попавшихъ въ небронированныя части корабля.

И вотъ оказалось, что на шести корабляхъ, возвратившихся въ Портъ-Артуръ, изъ которыхъ было пять эскадренныхъ броненосцевъ, выбыло изъ строя убитыми и ранеными 357 человѣкъ, изъ

---

[1]) Донесенія адмираловъ Іессена и князя Ухтомскаго, «Лѣтопись войны съ Японіей», выпускъ 23, стр. 437 и 438.

которыхъ было 23 офицера, что дастъ въ среднемъ по 4 офицера и по 81 нижнему чину на корабль. Столь же небольшія потери имѣлъ, напр., и крейсеръ «Аскольдъ». На немъ выбыло изъ строя 4 офицера и 54 нижнихъ чина, а между тѣмъ, судя по описанію боя, на немъ, какъ на головномъ кораблѣ, были сосредоточены выстрѣлы всѣхъ японскихъ крейсеровъ. А между тѣмъ на владивостокскіе крейсеры, не говоря уже о погибшемъ «Рюрикѣ», пришлось выбывшими изъ строя по 9 офицеровъ и по 221 нижнему чину на каждый.

А потому, вѣроятно, и поврежденія судовъ портъ-артурской эскадры были меньше, нежели владивостокской, а я уже говорилъ, что поврежденія этой послѣдней были незначительны. А тогда, понятно, незначительны поврежденія и японцевъ въ бою 28-го іюля и, надо думать, они уже давно исправлены.

Говорятъ еще, что японскія орудія крупнаго калибра разстрѣляны и больше уже никуда не годятся. Въ этомъ увѣренъ г-нъ К. Но и противъ этого я позволю себѣ возразить самымъ энергичнымъ образомъ.

Не слѣдуетъ разсчитывать на изношенность крупныхъ японскихъ орудій.

Дѣйствительно, крупныя орудія (10 и 12 дм. калибра) не выдерживаютъ болѣе 80 — 100 выстрѣловъ, и можетъ быть приближенно по стольку уже и сдѣлали японскія крупныя пушки. Но вѣдь это только говорится, что не выдерживаетъ *орудіе*. На самомъ дѣлѣ орудіе состоитъ изъ толстой наружной оболочки и изъ тонкой внутренней трубы, по которой движется снарядъ. Такъ вотъ портится только эта труба, и ее можно перемѣнить, и для этого, между прочимъ, орудія и имѣютъ такое устройство. Наружная же оболочка, всѣ приборы, которыми управляется пушка — все это мѣнять, если не произошло чего-нибудь особеннаго, не нужно.

Такъ неужели же можно предположить, что японцы, понимая, какъ важно имъ осилить эскадру адмирала Рожественскаго, окажутся такими младенцами, что не позаботятся о замѣнѣ внутреннихъ трубъ въ крупныхъ орудіяхъ. Вѣдь морскихъ орудій своей системы у японцевъ нѣтъ, они получаютъ всю артиллерію изъ Англіи, а слѣдовательно, пока море въ ихъ рукахъ, всегда получать и внутреннія трубы, и совершенно новыя пушки въ какомъ угодно количествѣ. Заводъ Армстронга въ Англіи, напр., даже и не скрываетъ, что онъ заваленъ теперь японскими заказами по изготовленію поврежденныхъ частей орудій, станковъ, броневыхъ плитъ и т. п.

А времени для всякихъ исправленій у японцевъ болѣе чѣмъ достаточно. Разъ наши корабли первой эскадры Тихаго океана, вотъ ужъ скоро будетъ четыре мѣсяца, какъ замерли въ Портъ-Артурѣ и понемногу всѣ силы и соки изъ нихъ высосала сухопутная оборона, то отчего японскимъ судамъ не ходить группами, по очереди, въ свои порты и спокойно тамъ производить необходимыя имъ исправленія?

Японцы имѣютъ достаточно времени для всякихъ исправленій.

Единственная возможность помѣшать японцамъ спокойно производить свои исправленія и затруднить имъ полученіе всего небходимаго для этого изъ Англіи и изъ Америки,—это былъ переходъ портъ-артурской эскадры во Владивостокъ... ну, да объ этомъ лучше не говорить. Зачѣмъ еще растравлять и такъ нестерпимо ноющую душевную боль! Замѣчу только, что едва ли у насъ достаточно оцѣнили все то громадное значеніе, которое имѣетъ и будетъ имѣть для дальнѣйшаго хода военныхъ дѣйствій двукратное возвращеніе нашей эскадры въ Портъ-Артуръ.

Единственная возможность не дать японцамъ исправиться упущена безвозвратно.

Еще г-нъ К. увѣряетъ, что наша эскадра лучше обучена, нежели эскадра Того. Но откуда эта увѣренность, я не знаю. А вотъ это я знаю, что на эскадрѣ адмирала Рожественскаго пошло очень много запасныхъ, уже отвыкшихъ отъ морской службы; затѣмъ я имѣю право предполагать, что личный составъ далеко не поспѣлъ ознакомиться со своими только что законченными совершенно новыми кораблями. Все это, конечно, придетъ во время долгаго плаванія, предстоящаго эскадрѣ, но почему она будетъ лучше обучена, нежели японская, закаленная больше чѣмъ двѣнадцатимѣсячнымъ пребываніемъ на театрѣ военныхъ дѣйствій, я прямо понять отказываюсь.

Личный составъ второй эскадры не можетъ быть болѣе опытнымъ нежели личный составъ японскаго флота.

Еще разъ повторяю — это очень опасный путь, которымъ идутъ у насъ многіе — путь умаленія силъ и достоинствъ противника и безосновнаго возвеличенія своихъ качествъ и средствъ. Помните завѣты военной исторіи и остерегайтесь этого!

Не надо вѣрить безъ строгой провѣрки извѣстіямъ объ ослабленіи и изношенности японскаго флота.

Вѣдь навѣрно всѣ помнятъ тотъ фактъ, что передъ выходами нашей эскадры изъ Портъ-Артура газеты всего міра были полны извѣстіями о поврежденныхъ и негодныхъ для боя японскихъ судахъ, о пребываніяхъ ихъ въ докахъ, о массѣ погибшихъ миноносцевъ, о томъ, что вмѣсто броненосцевъ передъ Портъ-Артуромъ, для устрашенія, держатся коммерческіе пароходы, которымъ только приданъ видъ броненосцевъ, и т. п...

И японцы, конечно, не опровергали этихъ слуховъ. Не отразились ли эти сообщенія и слухи и на свѣдѣніяхъ, которыя имѣлись о непріятелѣ на эскадрѣ, и не одна ли изъ причинъ возвращенія эскадры въ Портъ-Артуръ — это неожиданное констатированіе факта, что японская эскадра вся налицо и ее сопровождаетъ многочисленная минная флотилія. Напр. адмиралъ Ухтомскій, судя по его донесенію, насчиталъ у японцевъ 60 миноносцевъ. Не произвела ли эта обманутая надежда угнетающаго впечатлѣнія на нашу эскадру и ея руководителей — кто знаетъ!

Нѣтъ, ужъ лучше будемте готовы къ худшему, и этимъ самымъ, по выраженію генерала Леера, мы будемъ готовы ко всему.

Поэтому я крѣпко остаюсь при своемъ мнѣніи, что эскадра адмирала Рожественскаго въ 1,8 раза слабѣе эскадры адмирала Того, и что на помощь первой эскадры Тихаго океана ей разсчитывать не слѣдуетъ.

Еще я скорѣе погрѣшилъ въ своихъ разсчетахъ въ нашу пользу, нежели въ сторону японцевъ.

Громадное преимущество японцевъ—это оборудованные порты въ тылу ихъ флота.

Во-первыхъ, я при сравненіи силы броненосныхъ эскадръ не считалъ у японцевъ броненосца «Ченъ-Іенъ», который хотя и очень старъ и 12-дм. его орудія очень стараго образца, но остальная артиллерія на немъ поставлена новая, а также недавно на немъ перемѣнены котлы. Во-вторыхъ, японцы, въ ожиданіи нашей эскадры, вычистятъ въ докахъ подводныя части своихъ кораблей, наши же придутъ сильно обросшими, что неизмѣнно отразится на ихъ ходѣ [1]). Наконецъ, въ-третьихъ, японцы, для производства всевозможныхъ исправленій, будутъ имѣть у себя въ тылу, т. е. въ прикрытомъ отъ непріятеля направленіи, цѣлый рядъ превосходно оборудованныхъ портовъ, тогда какъ наша эскадра будетъ лишена этого, имѣя свое главное убѣжище — Владивостокъ впереди себя и между нимъ и собою — пространство, занятое непріятелемъ.

Третье соображеніе будетъ имѣть мѣсто, главнымъ образомъ, послѣ боя съ эскадрой Того, и тогда, въ зависимости отъ результатовъ сраженія, способъ подсчета силъ можетъ значительно измѣниться.

---

[1] При плаваніи въ соленой водѣ подводныя части кораблей обростаютъ толстымъ слоемъ ракушекъ, и чтобы сохранить ходъ, могущій отъ этого уменьшиться на 2—3 узла, существуетъ правило каждые 6 мѣсяцевъ вводить корабль въ докъ для очистки подводной части.

Во всякомъ случаѣ, это соображеніе будетъ сильно стѣснять свободу дѣйствій адмирала Рожественскаго. Не имѣя возможности исправлять крупныя поврежденія своихъ судовъ, онъ долженъ быть гораздо осторожнѣе и поневолѣ можетъ оказаться менѣе предпріимчивымъ, нежели адмиралъ Того.

VI.

16 ноября 1904 г.

Эскадру адмирала Рожественскаго усилить необходимо.

Придя, посредствомъ длиннаго ряда строго обоснованныхъ, насколько это было въ моихъ силахъ, разсужденій, къ выводу, что эскадра адмирала Рожественскаго значительно слабѣе тѣхъ силъ, которыя ей могутъ противопоставить японцы, и, памятуя исключительную важность той задачи, которая на нее возложена, я, очевидно, ни на одну минуту не могу остановиться на мысли, что не предпринимаются и не будутъ предприняты и впредь всѣ доступныя намъ средства, чтобы ее усилить, во-первыхъ, непосредственно, а во-вторыхъ — для облегченія дальнѣйшихъ операцій по завладѣнію моремъ послѣ побѣдоноснаго, будемъ твердо на это надѣяться, генеральнаго ея сраженія съ адмираломъ Того.

А вдругъ это не такъ? Что же тогда будетъ? Нѣтъ, нѣтъ, быть этого не можетъ, будемъ гнать отъ себя подальше такія черныя мысли, и лучшее средство для этого — разберемся въ тѣхъ средствахъ, которыми эта помощь можетъ быть оказана.

Сначала посмотримъ, какіе могутъ быть способы непосредственно усилить эскадру Рожественскаго, т. е. изъ чего можетъ состоять *третья* эскадра Тихаго океана, въ необходимости посылки которой едва ли можетъ сомнѣваться кто-либо, не имѣющій вѣскихъ данныхъ, чтобы опровергнуть мои выводы.

Нельзя основывать военный разсчетъ на обманчивыхъ надеждахъ на покупку иностранныхъ военныхъ судовъ.

Въ печати, главнымъ образомъ иностранной, время отъ времени возникаютъ какіе-то темные слухи о томъ, что мы покупаемъ у какихъ-то экзотическихъ республикъ военныя суда, и что вотъ именно этими судами и будетъ усилена эскадра, что они гдѣ-то тамъ въ открытомъ океанѣ къ ней присоединятся и т. п.

Я лично не вѣрю въ возможность чего-либо подобнаго. Гдѣ ужъ намъ съ нашими бюрократическими порядками, въѣвшимися глубоко и въ военное дѣло, обдѣлать такую тонкую и сложную, а главнымъ образомъ смѣлую операцію. У чиновниковъ, думается мнѣ, не найдется для этого ни достаточной инициативы, ни тон-

каго чутья, ни гибкости, обыкновенно застывшаго, ума въ примѣненіи къ обстоятельствамъ. Наконецъ, предположивъ даже, чтобы это было и возможно, — я первый тогда буду этому радоваться, но полагаю, что основывать на такихъ эфемерныхъ предположеніяхъ какіе-либо серьезные разсчеты болѣе чѣмъ неосторожно. Это уже опять будетъ à la Napoléon III, а не à la Moltké. Будутъ эти корабли — хорошо, а не будутъ — надо, чтобы это не могло отразиться на нашихъ стратегическихъ соображеніяхъ, если только эти суда дѣйствительно имѣлись въ виду.

Вѣдь это уже общее свойство россійскаго человѣка — мечтать. Сколько имѣется такихъ россійскихъ интеллигентовъ, которые, пріобрѣтя, иногда на послѣдніе гроши, выигрышный билетъ, всю жизнь мечтаютъ выиграть, и притомъ непремѣнно двѣсти тысячъ, и въ этомъ пріятномъ ожиданіи сидятъ сложа руки, ничего не дѣлаютъ и бѣдствуютъ, не видя тѣхъ благъ, которыя у нихъ подъ носомъ и для достиженія которыхъ надо только одно — проснуться, перестать мечтать и начать работать.

А меньше всего можно мечтать въ военномъ дѣлѣ, да еще во время войны.

Не будемъ мечтать и мы, и если я упомянулъ объ этихъ экзотическихъ корабляхъ, то только потому, во-первыхъ, что слухи о нихъ всетаки ходили, а во-вторыхъ, для того, чтобы заявить, что въ мои соображенія эти иллюзіи совершенно не входятъ, и я предпочитаю воспользоваться тѣмъ вѣрнымъ, что у насъ дѣйствительно находится подъ носомъ.

Что, во-первыхъ, мы можемъ послать для усиленія эскадры адмирала Рожественскаго изъ Балтійскаго моря?

Беремъ справочную книжку В. К. А. М. на 1904 годъ, начинаемъ ее перелистывать со страницы 234 и смотримъ, какія изъ судовъ остались въ портахъ Балтійскаго моря?

Какіе корабли Балтійскаго флота могутъ войти въ составъ третьей эскадры.

Пропустивъ броненосцы «Императоръ Павелъ I» и «Андрей Первозванный», которые еще не спущены, — однако и о нихъ мы потомъ скажемъ нѣсколько словъ, — мы наталкиваемся на эскадренный броненосецъ «Слава», который спущенъ уже больше года тому назадъ и недавно перешелъ изъ Петербурга въ Кронштадтъ. Это превосходный и сильный броненосецъ, совершенно такого же типа, какъ «Суворовъ», «Императоръ Александръ III», «Бородино» и «Орелъ», составляющіе ядро второй эскадры, и онъ первый долженъ войти въ составъ третьей эскадры.

Я знаю совершенно достовѣрно, что заводъ, на которомъ онъ строился, еще въ февралѣ считалъ возможнымъ изготовить этотъ броненосецъ ко времени ухода второй эскадры, что вызывало, конечно, расходъ на увеличеніе числа рабочихъ, но это было въ тотъ періодъ, когда она еще готовилась болѣе чѣмъ вяло, когда еще далеко не созрѣло сознаніе даже въ необходимости посылки и этой эскадры, а потому на эту возможность не было обращено серьезное вниманіе. А затѣмъ, когда черезъ два мѣсяца принялись дѣйствительно энергично готовить эту эскадру, можетъ быть время для изготовленія «Славы» уже было и упущено. Къ этому подоспѣлъ несчастный загадочный случай съ потопленіемъ броненосца «Орелъ» въ Кронштадтской гавани, и, чтобы быстро замѣнить нѣкоторые попорченные водой механизмы, они, кажется, были взяты со «Славы», на которой работы были почти оставлены. Но вѣдь съ тѣхъ поръ прошло уже много времени, и если не нашли нужнымъ энергично продолжать работы все время, пока готовилась вторая эскадра, то вѣдь 1-го августа (когда вторая эскадра начала уже плавать), заводъ освободился, и броненосецъ уже могъ бы быть готовъ. А если и это время упущено, то надо сейчасъ же начинать работать день и ночь, а не распускать съ заводовъ тысячи рабочихъ, какъ это было сообщено около мѣсяца тому назадъ въ «Новомъ Времени», посвятившемъ этому вопросу даже передовую статью.

Отчего броненосецъ «Слава» не пошелъ со второй эскадрой.

На возможность послать броненосецъ «Слава» указываетъ и г-нъ К., а я знаю, что ему лучше, чѣмъ кому-либо, можно знать объ этомъ.

Дальше мы видимъ эскадренные броненосцы «Императоръ Николай I» и «Императоръ Александръ II», правда, броненосцы далеко не новые (постройки 1887 и 1889 г.), съ артиллеріей не послѣдняго образца, но всетаки они представляютъ изъ себя значительную силу (10,000 тоннъ каждый), да и въ японскомъ флотѣ вѣдь не все самыя новыя суда. Напр., броненосецъ «Ченъ-Іенъ» (7,500 тоннъ) выстроенъ въ 1882 году, а многія суда береговой обороны выстроены куда раньше, а нѣсколько крейсеровъ, какъ разъ именно тѣ, которые имѣютъ по одному 12-дм. орудію, тоже спущены въ концѣ восьмидесятыхъ годовъ. И всѣ эти суда участвуютъ въ военныхъ дѣйствіяхъ. Отчего это японцы могутъ, а мы не можемъ? Или уже очень мы богаты флотомъ, что можемъ пренебрегать даже крупными боевыми единицами? По моему

Броненосцы «Императоръ Александръ II» и «Императоръ Николай I».

мнѣнію — нѣтъ и нѣтъ. Наконецъ, послали же со второй эскадрой броненосецъ «Наваринъ», тоже устарѣлаго типа и со старой артиллеріей. Теперь онъ въ эскадрѣ является нѣкоторымъ диссонансомъ, и на его мѣсто такъ и просился броненосецъ «Слава», а будучи соединенъ съ двумя броненосцами, на которые я только что указалъ, составился бы сильный отрядъ, который прекрасно могъ бы дѣйствовать противъ второстепенныхъ японскихъ отрядовъ для окончательнаго завладѣнія моремъ, послѣ генеральнаго сраженія. Тогда будетъ настоятельная нужда не только въ броненосцахъ, но «во всякомъ суденышкѣ», какъ это совершенно справедливо указываетъ въ своей статьѣ г-нъ К. Что же касается того, могутъ ли дойти эти суда на Дальній Востокъ, то достаточно указать, что они оба тамъ были. Говорятъ, что на одномъ изъ нихъ неисправны котлы [1]), а на другомъ часть артиллеріи. Но вѣдь съ объявленія войны прошло 10 мѣсяцевъ, вѣроятно это давно уже исправлено, а если дѣйствительно существовалъ такой ложный взглядъ, что эти корабли посылать не слѣдуетъ, а потому на нихъ до сихъ поръ (!) ничего не дѣлали, то надо взяться за умъ хоть теперь.

3 броненосца береговой обороны типа «Адмиралъ Сенявинъ».

Дальше идетъ отрядъ изъ трехъ броненосцевъ береговой обороны «Генералъ-Адмиралъ Апраксинъ», «Адмиралъ Сенявинъ» и «Адмиралъ Ушаковъ».

Вотъ ужъ, кажется, противъ посылки этихъ судовъ ничего возразить нельзя. Это находящіеся въ полной готовности совершенно однотипные броненосцы, новой постройки (1893—1896 г.), вооруженные самой новѣйшей артиллеріей. Чего стоятъ одни 10-дм. пушки длиной въ 45 калибровъ, которыхъ на трехъ этихъ броненосцахъ одиннадцать, и всѣ они могутъ стрѣлять на одинъ бортъ, такъ какъ расположены въ башняхъ. Котлы у нихъ въ полной исправности и ходъ ихъ, по даннымъ справочной книжки (16 узловъ), совершенно такой же, какъ у вошедшихъ въ составъ второй эскадры броненосцевъ «Сисой Великій» и «Наваринъ».

Единственное возраженіе, которое намъ приходилось слышать противъ посылки этихъ судовъ, заключается въ томъ, что-де суда эти, какъ броненосцы береговой обороны, обладаютъ слишкомъ малой мореходностью и имѣютъ слишкомъ незначительные запасы

---

[1]) По точнымъ собраннымъ мною впослѣдствіи свѣдѣніямъ, котлы этого броненосца («Императоръ Николай I») находятся въ полный исправности.

угля. Это возраженіе отчасти правильно, но только очень и очень отчасти.

Вѣдь все дѣло, значитъ, въ томъ, чтобы довести ихъ до театра военныхъ дѣйствій, не такъ ли?

А тогда вспомнимъ, что въ первой эскадрѣ Тихаго океана состоятъ такъ называемыя броненосныя мореходныя канонерскія лодки «Гремящій» и «Отважный». Эти суда въ три раза меньше по водоизмѣщенію нежели броненосцы, о которыхъ идетъ рѣчь, обладаютъ меньшимъ, чѣмъ тѣ, запасомъ топлива и мореходныя качества ихъ несравненно ниже. А между тѣмъ всѣ они пришли на Дальній Востокъ изъ Балтійскаго моря, да еще конвоировали туда партіи миноносцевъ. Одна изъ нихъ, кажется «Отважный», выдержала при этомъ страшный осенній штормъ въ Нѣмецкомъ морѣ, и ничего — выдержала благополучно. Четвертая такая лодка, «Храбрый», уже въ продолженіе нѣсколькихъ лѣтъ плаваетъ въ Средиземномъ морѣ и отлично выдерживаетъ тамъ зимнія непогоды, а они не уступятъ никакимъ штормамъ.

Канонерскія лодки «Храбрый» и «Грозящій».

Кстати о лодкѣ «Храбрый». Это наилучшая изъ четырехъ лодокъ и единственная изъ нихъ, вооруженная новѣйшей артиллеріей (двѣ пушки въ 8 дм. и одна въ 6 дм. въ 45 калибровъ длиной). Спрашивается, отчего ее не прихватила съ собой на Дальній Востокъ по пути наша вторая эскадра? Она бы очень тамъ пригодилась. У японцевъ нѣтъ ни одного судна такого же водоизмѣщенія, которое хотя бы приблизительно по силѣ артиллеріи и по защитѣ могло сравниться съ этой лодкой. Поэтому лодка эта, очевидно, должна войти въ составъ третьей эскадры, если о ней позабыли при снаряженіи второй. Не можемъ, однако, не сказать, что точно также должна идти и лодка «Грозящій», находящаяся теперь въ Кронштадтѣ. Странная это забывчивость!

Возвратимся однако къ нашимъ броненосцамъ береговой обороны. Почерпая данныя все изъ той же справочной книжки, мы видимъ, что усиленный ихъ угольный запасъ — 400 тоннъ, и почти такой же запасъ угля (обыкновенный 400, усиленный 500) имѣлъ крейсеръ «Новикъ» и имѣютъ идущіе со второй эскадрой крейсера «Изумрудъ» и «Жемчугъ». Но въ то время, какъ машины этихъ броненосцевъ имѣютъ всего по 5,000 силъ, машины только что названныхъ крейсеровъ развиваютъ такихъ силъ по 17,000. Это происходитъ оттого, что эти крейсера выстроены для громаднаго хода до 25 узловъ, но и при экономическомъ ходѣ они все-

таки расходуютъ несравненно больше угля, нежели машины броненосцевъ, не разсчитанныя на большіе хода. А изъ этого прямо слѣдуетъ, что эти броненосцы могутъ пройти большее разстояніе со своимъ запасомъ угля, нежели тѣ крейсера, которые однако же посланы на Дальній Востокъ!

Не могу не привести коротенькую выдержку изъ полученнаго мною письма отъ превосходнаго во всѣхъ отношеніяхъ офицера, плавающаго на одномъ изъ этихъ броненосцевъ.

«Для насъ совершенно непонятно», пишетъ онъ, «почему «Ушаковъ», «Сенявинъ» и «Апраксинъ» не посылаютъ на войну. Единственный ихъ недостатокъ — мало угля (проходятъ 10-ти узловымъ ходомъ 1,800 миль), но, во-первыхъ, при эскадрѣ же будутъ миноносцы, которымъ вѣдь тоже придется часто грузиться, а во-вторыхъ, если изъ-за этихъ судовъ и придется три-четыре лишнихъ раза грузиться углемъ, то вѣдь это задержитъ переходъ на какую-нибудь недѣлю, и не все ли равно — быть въ пути 90 или 100 дней. Затѣмъ можно принять уголь въ палубы, въ каюты, которыхъ очень много и проч... Мореходныя качества, по опыту Балтійскаго моря, прямо превосходны. Теперь въ эскадрѣ адмирала Бирилева[1]) въ числѣ 18 разнообразныхъ вымпеловъ[2]) Адмиралы[3]) держались безусловно лучше всѣхъ при довольно значительномъ волненіи. И чѣмъ «Николай I» хуже «Нахимова»?

И авторъ письма безусловно правъ. Ни одинъ миноносецъ и думать не можетъ пройти 1,800 миль, не могутъ пройти такое разстояніе и крейсера типа «Жемчугъ», а всѣ они между тѣмъ идутъ со второй эскадрой, тогда какъ броненосцы, гораздо болѣе нужные для боя, стоятъ безъ всякаго дѣла въ Либавѣ. Гдѣ, спрашивается, здѣсь логика?

Броненосецъ «Петръ Великій».

Вотъ, слава Богу, мы и наскребли, подъ носомъ у утопающихъ въ сладкихъ мечтахъ объ экзотическихъ крейсерахъ, ни болѣе ни менѣе, какъ шесть броненосцевъ и двѣ броненосныя канонерскія лодки. А поскребемъ, еще найдемъ и седьмой, хотя мы боимся, уже не очень ли за него разсердятся на насъ наши Маниловы. Этотъ броненосецъ — «Петръ Великій». Правда, онъ очень старъ, но онъ извѣстенъ тѣмъ, что выстроенъ замѣчательно прочно,

---

[1]) Письмо писано въ августѣ 1904 г.

[2]) Такъ образно на морскомъ языкѣ называются корабли, если дѣло идетъ только объ ихъ числѣ.

[3]) Сокращенное названіе этихъ броненосцевъ.

а броня его, хотя и желѣзная, но достигаетъ огромной толщины (до 14 дм.). Бывшіе же до сихъ поръ сраженія показали, какое громадное значеніе имѣетъ броня въ современномъ бою. Машина его, перемѣненная въ Англіи въ 1881 году, превосходна и послужила у насъ прототипомъ цѣлаго ряда машинъ; напр. такая машина на крейсерѣ «Адмиралъ Нахимовъ», который идетъ теперь со второй эскадрой. Годъ тому назадъ приступили къ капитальной его перестройкѣ и къ перевооруженію его новой артиллеріей, а помѣстить онъ ея можетъ изрядное количество, такъ какъ водоизмѣщеніе его 10,400 тоннъ. Мореходныя его качества превосходны. Мы сами имѣли случай выдержать на немъ страшный осенній штормъ въ



Рис. 111. Крейсеръ 2-го ранга «Жемчугъ».

знаменитой своими штормами Бискайской бухтѣ. Хотя онъ и готовился не для строевой эскадренной службы, а для практики стрѣльбы въ артиллерійскомъ отрядѣ, но во время войны онъ также можетъ стрѣлять въ непріятеля, какъ въ мирное время стрѣлялъ бы въ цѣль.

Надо думать, что перестройка и перевооруженіе его теперь закончены, или и его обрекли въ эту войну на бездѣйствіе, а потому прекратили работы? Тогда надо приняться за нихъ сейчасъ же. Не надо забывать, что этотъ броненосецъ, въ особенности перевооруженный, гораздо больше и сильнѣе наисильнѣйшаго японскаго вспомогательнаго броненосца «Ченъ-Іенъ».

Покончивши съ броненосцами, отправимся теперь на поиски за крейсерами.

Крейсеры «Память Азова» и «Владиміръ Маномахъ».

Прежде всего мы наталкиваемся въ справочной книжкѣ на броненосные крейсера «Память Азова» и «Владиміръ Мономахъ». Ну, не особенно они броненосные, въ особенности второй, въ томъ смыслѣ, какъ это принято понимать теперь, но вѣдь крейсеръ «Дмитрій Донской», совершенно однотипный съ «Мономахомъ», идетъ же теперь со второй эскадрой. Онъ такъ же, какъ и «Донской», перевооруженъ новѣйшей артиллеріей, и хотя артиллерія его чуть-чуть слабѣе (5 — 6 дм. и 6 — 4,7 дм. противъ 6 — 6 дм. и 10 — 3 дм.), — впрочемъ противъ этого еще можно спорить, — онъ имѣетъ передъ «Донскимъ» неоспоримое преимущество въ томъ, что у него два винта, а на томъ — одинъ. Почему одинъ пошелъ на Дальній Востокъ, а другой остается, лично для меня осталось совершенно непонятнымъ. Что же касается до крейсера «Память Азова», гораздо болѣе новаго нежели «Донской» и болѣе поздней постройки, нежели даже крейсеръ «Адмиралъ Нахимовъ», который тоже идетъ со второй эскадрой, то непосылка его тоже остается для меня загадкой. Правда, на немъ артиллерія не самаго послѣдняго образца, но такая же артиллерія и на «Нахимовѣ».

Крейсеръ «Адмиралъ Корниловъ».

Въ спискѣ неброненосныхъ крейсеровъ мы находимъ крейсеръ «Адмиралъ Корниловъ», постройки 1887 года, т. е. тоже болѣе новый нежели «Нахимовъ» и съ однотипной съ нимъ артиллеріей. Замѣтимъ, что эти три крейсера по своему водоизмѣщенію превосходятъ всѣ существующіе бронепалубные крейсера японскаго флота, и значитъ все дѣло только въ артиллеріи, которая на «Азовѣ» и «Корниловѣ» длиною въ 35 калибровъ, тогда какъ у японцевъ длина пушки — 40 калибровъ и вторая имѣетъ примѣрно вдвое бо̀льшую скорострѣльность, а также и бо̀льшую дальность.

Какую пользу могутъ принести и старыя суда.

Но вѣдь это все суда, которыя будутъ принимать на себя снаряды, которыя въ противномъ случаѣ увеличили бы количество попавшихъ въ тѣ малочисленныя суда, которыя пока туда направлены, вѣдь и они будутъ стрѣлять и попадать, и не всегда обстановка будетъ такъ благопріятна для непріятеля, что онъ будетъ имѣть возможность извлечь преимущество изъ бо̀льшей дальности своихъ орудій. Въ особенности много можетъ быть такихъ случаевъ, если мы будемъ настолько сильны, что будемъ въ состояніи дѣйствовать наступательно. Напр. представьте себѣ японскіе транспорты съ войсками и припасами, которые конвоируются нѣсколькими крейсерами, но которыхъ ходъ меньше хода

нашихъ крейсеровъ, поставившихъ себѣ задачей уничтожить эти транспорты. Это на дѣлѣ такъ и будетъ, такъ какъ коммерческіе пароходы для перевозки войскъ, а въ особенности запасовъ, обыкновенно имѣютъ скорость не больше 10 — 12 узловъ. Тогда, хотя японцы и откроютъ огонь съ бо̀льшаго разстоянія, чѣмъ наши крейсера, но отойти отъ транспортовъ имъ будетъ невозможно, а потому очень быстро бой завяжется на дистанціи, доступной и для нашихъ орудій, и тогда большую роль будетъ играть и число орудій, и величина крейсеровъ, и броневая защита, дѣлающая ихъ менѣе чувствительными къ пораженіямъ, а наши крейсера и больше и два изъ нихъ имѣютъ вертикальную броню, которой у японцевъ нѣтъ. И такихъ случаевъ можно подобрать очень много.

Всѣ корабли, предлагаемые въ составъ третьей эскадры, въ 1895 г. имѣли своими противниками японскія суда, принимающія дѣятельное участіе въ настоящей войнѣ.

Наконецъ, для доказательства правильности моего предположенія напомню такой историческій фактъ. Когда въ 1895 году японцы побѣдоносно закончили войну съ Китаемъ, главныя силы ихъ флота состояли изъ бронепалубныхъ крейсеровъ: «Іошино» (теперь затонулъ при столкновеніи съ «Кассугой»), «Хакодате», «Мацушима», «Идсукушима», «Такачиха» и «Нанива» и нѣсколькихъ крейсеровъ меньшей величины. Вооружены они были и тогда такой же артиллеріей, какая имѣется на нихъ и теперь, и которая и теперь считается еще новѣйшей, и болѣе новой нѣтъ ни на одномъ японскомъ кораблѣ. Помогать имъ могли, старые и тогда, броненосецъ «Фузо» и два броненосныхъ крейсера — «Конго» и «Хіей».

Всѣ эти суда существуютъ и теперь и принимаютъ, въ особенности бронепалубные крейсера, дѣятельное участіе въ текущей войнѣ. Напр. крейсера «Нанива» и «Такачиха» прикончили поврежденный въ бою съ броненосными крейсерами «Рюрикъ» и принудили его затопить себя. Остальные составляли отдѣльный отрядъ въ бою 28-го іюля съ эскадрой адмирала Витгефта. Броненосецъ «Фузо» принадлежалъ къ отряду, защищавшему Сангарскій проливъ.

Такъ вотъ въ 1895 году, изъ-за того, что мы воспротивились желанію Японіи оставить за собой взятый ею Портъ-Артуръ, при заключеніи мирнаго договора съ Китаемъ, мы были на волосъ отъ войны съ Японіей, и наша эскадра стояла въ полной готовности къ бою въ Чифу. И, какъ извѣстно, Японія на эту войну не рѣшилась и уступила.

Чего же она опасалась при столкновеніи съ нами? Сибирская желѣзная дорога была тогда въ зачаткѣ и направлялась только

на Владивостокъ, слѣдовательно опасаться нашихъ немногочисленныхъ сибирскихъ войскъ, да еще отдѣленныхъ отъ ея, сосредоточенной въ Южной Манчжуріи, вполнѣ готовой арміи громаднымъ бездорожнымъ пространствомъ, она не могла.

Въ 1895 году Японію остановилъ только нашъ флотъ.

Единственнымъ противникомъ ея являлся нашъ флотъ, который, въ случаѣ успѣха, могъ отрѣзать ея армію отъ Японіи, и потомъ, пользуясь своимъ владѣніемъ моремъ, прикрыть высадку русскихъ войскъ, привезенныхъ морскимъ путемъ кругомъ Азіи изъ Одессы. И Японія уступила. Что же тогда представляла изъ себя наша эскадра? Она состояла изъ броненосца «Императоръ Николай I», крейсеровъ «Адмиралъ Нахимовъ», «Память Азова», «Адмиралъ Корниловъ», «Дмитрій Донской», «Владиміръ Мономахъ», мореходныхъ кононерскихъ лодокъ «Гремящій» и «Отважный», нѣсколькихъ мелкихъ судовъ почти безъ всякаго боевого значенія и изъ очень незначительнаго количества миноносцевъ, въ числѣ которыхъ и тогда японцы имѣли огромный перевѣсъ[1]).

Всѣ эти суда были вооружены артиллеріей не новѣйшаго образца, которая находится на нихъ и теперь, за исключеніемъ крейсеровъ «Владиміръ Мономахъ» и «Дмитрій Донской», на которыхъ теперь поставлена новая артиллерія.

И вотъ эта эскадра оказалась слишкомъ грозной для *всего* тогдашняго японскаго флота, имѣвшаго еще передъ ней несомнѣнное преимущество только что воспринятаго боевого опыта войны съ Китаемъ.

Отчего же теперь, посланныя туда, эти суда не могутъ парализовать дѣйствія своихъ былыхъ противниковъ, которые вѣдь всѣ налицо, на театрѣ военныхъ дѣйствій, за исключеніемъ крейсера «Іошино», и которые составляютъ больше половины всѣхъ имѣемыхъ теперь у Японіи бронепалубныхъ крейсеровъ? Отчего же японскія старыя суда могутъ принимать участіе въ военныхъ дѣйствіяхъ, а наши — нѣтъ? Вѣдь броненосцы «Николай I», «Александръ II», крейсера «Память Азова» и «Адмиралъ Корниловъ» всего 15 лѣтъ на службѣ, а по правиламъ германскаго флота срокъ службы броненосца 25, а крейсера — 20 лѣтъ! А вѣдь мы къ этимъ судамъ прибавляемъ броненосцы «Славу», «Императоръ Александръ II», «Петръ Великій», «Сенявинъ», «Ушаковъ» и

[1]) Мы не имѣемъ передъ собою точнаго списка судовъ нашей эскадры Тихаго океана въ 1895 г., а потому могли ошибиться въ наименованіи нѣкоторыхъ судовъ, но это дѣла нисколько не мѣняетъ.

«Апраксинъ» и броненосныя канонерскія лодки «Храбрый», и «Грозящій» которые почти всѣ вооружены артиллеріей послѣдняго образца. Неужели же это не будетъ могучая помощь адмиралу Рожественскому? Если бы это зависѣло отъ меня, я къ этой эскадрѣ, присоединилъ бы еще крейсеръ «Мининъ». Правда, онъ обладаетъ очень незначительнымъ ходомъ для крейсера, но онъ защищенъ броней, а таковыхъ почти нѣтъ у японцевъ между ихъ вспомогательными судами, и кромѣ того онъ вооруженъ сильной артиллеріей, среди которой имѣетъ 6 — 6-дм. и 6 — 3-дм. орудій новѣйшаго образца. Навѣрное и ему найдется подходящее дѣло. Будемъ помнить, что адмиралу Рожественскому будетъ драгоцѣнно каждое суденышко.

Также посмотрите, какую огромную услугу японцамъ оказываютъ, напр., ихъ совсѣмъ старыя и собственно не имѣющія никакого боевого значенія кононерскія лодки, вродѣ «Musaschi», «Katsuragi», «Kaimon» и т. п., постройки 1882—86 годовъ. Они обстрѣливаютъ наши позиціи на сухомъ пути, участвуютъ въ блокадѣ Портъ-Артура, перехватываютъ не только джонки, но и большіе коммерческіе пароходы, вродѣ «Negretia», на которомъ находились наши офицеры. И это вполнѣ понятно. При владѣніи моремъ, подъ прикрытіемъ могущественныхъ боевыхъ кораблей, для мелкихъ и слабыхъ судовъ является масса дѣла, и очень важнаго, которымъ нельзя заниматься большимъ, сильнымъ кораблямъ, на которыхъ лежитъ обязанность поддерживать и отстаивать владѣніе моремъ противъ посягательствъ на это владѣніе со стороны непріятельскаго флота, вновь могущаго возстановить тѣмъ или другимъ способомъ свои силы. И этихъ слабыхъ и мелкихъ судовъ должно быть много, а мы точно забываемъ о предстоящей имъ плодотворной работѣ и считаемъ, что лучше имъ продолжать ржавѣть въ портахъ. Какое жестокое заблужденіе!

Минныя суда.

Ну, а какія же минныя суда могутъ сопровождать третью эскадру изъ Балтійскаго моря?

Прежде всего такъ называемые минные крейсера «Абрекъ», «Воевода», «Посадникъ» и «Лейтенантъ Ильинъ». Это очень большіе мореходные миноносцы, водоизмѣщеніемъ отъ 415 до 714 тоннъ, правда, не новые, но, благодаря своей величинѣ, они могутъ замѣнить мелкіе крейсера, каковыхъ при третьей эскадрѣ нѣтъ.

Изъ 32-хъ эскадренныхъ миноносцевъ, состоящихъ въ спискахъ Балтійскаго флота, 12 ушло со второй эскадрой, 6 числятся строю-

щимися и еще 6 находились на Дальнемъ Востокѣ при началѣ военныхъ дѣйствій. Слѣдовательно, съ третьей эскадрой можетъ идти по крайней мѣрѣ 8 эскадренныхъ миноносцевъ, а вѣрнѣе 14, такъ какъ эти 6 числились строющимися по даннымъ къ 1 сентября 1903 г., т. е. больше года тому назадъ. Не можетъ быть, чтобы больше чѣмъ за годъ, причемъ въ этотъ промежутокъ входятъ десять мѣсяцевъ войны, не были закончены миноносцы, даже если и не было

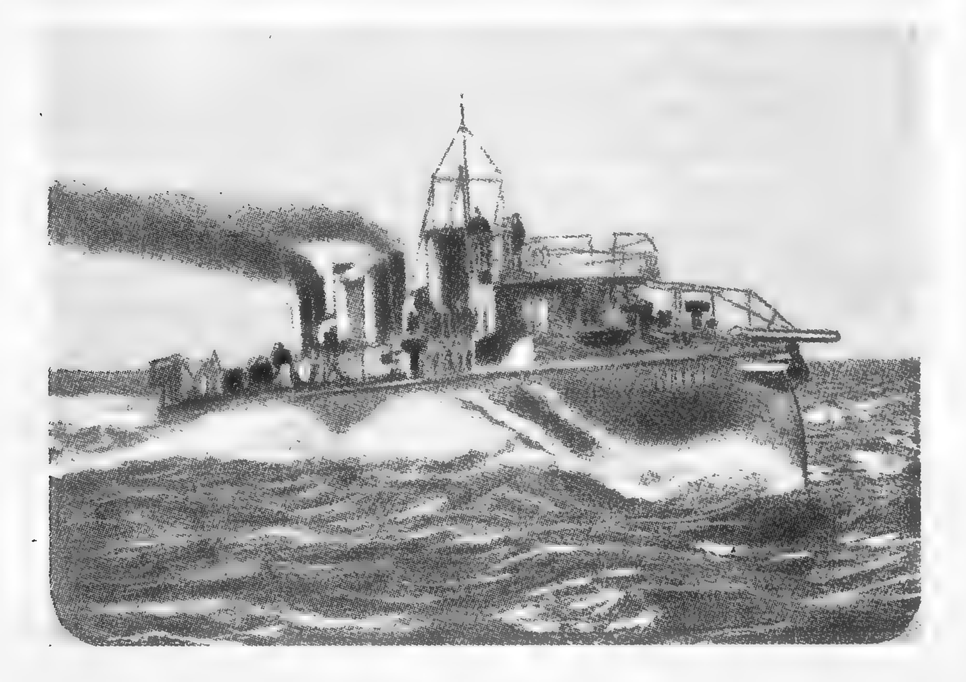


Рис. 112. Эскадренный миноносецъ типа «Буйный».

никакого предвидѣнія войны до 27-го января. Имѣется для третьей эскадры и минный транспортъ «Волга», который уже спущенъ и достроить который, по простотѣ этого типа судовъ, болѣе чѣмъ не трудно, если объ этомъ и не позаботились до сихъ поръ.

Транспорты-мастерскія и транспорты-госпитали.

Въ видѣ транспорта-мастерской съ этой эскадрой можетъ идти громадный новый транспортъ «Океанъ», съ прекраснымъ ходомъ; если на него еще не добавили станковъ, то можно сдѣлать это очень быстро, такъ какъ станки можно достать готовыми на рынкѣ, а подъ госпитали могутъ пойти яхты «Полярная Звѣзда» и «Штандартъ». Въ виду прекраснаго хода всѣхъ этихъ трехъ послѣднихъ судовъ, они могутъ служить при эскадрѣ развѣдчиками, за исключеніемъ той яхты, которая будетъ обращена въ

госпиталь, тѣмъ болѣе, что при ней совершенно новаго крейсера, собственно, нѣтъ ни одного.

Вотъ посмотрите, какая сильная составилась эскадра: 7 броненосцевъ, 2 броненосныя канонерскія лодки, 4 крейсера, 4 минныхъ крейсера, 14 эскадренныхъ миноносцевъ, 1 минный транспортъ, 1 транспортъ-мастерская и 2 плавучихъ госпиталя. Пароходы для угля, воды и провизіи могутъ быть куплены готовыми и съ готовымъ грузомъ. Затрудненія это не представитъ ни-

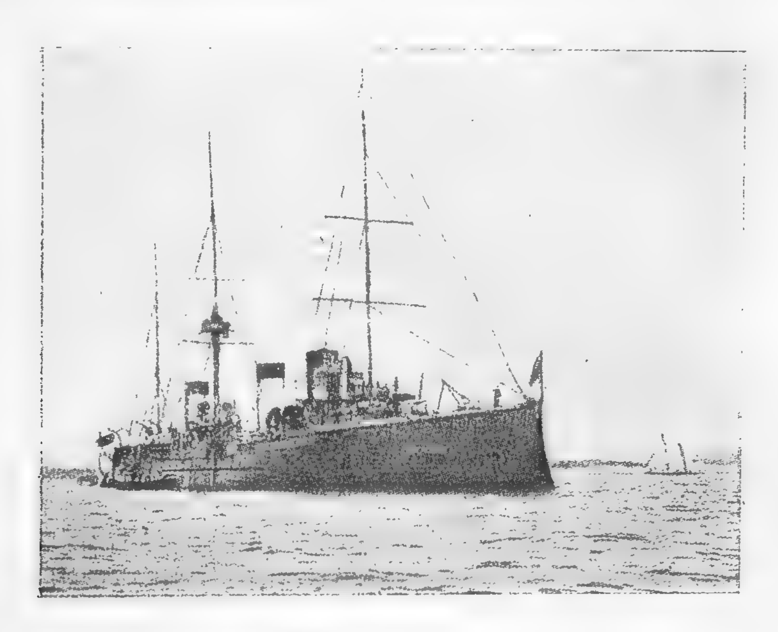


Рис. 113. Крейсеръ 2-го ранга «Изумрудъ».

какого, такъ какъ предложеній о такой продажѣ имѣется гораздо больше, чѣмъ нужно.

Что можетъ означать увольненіе рабочихъ.

И вотъ если на нашихъ сѣверныхъ судостроительныхъ заводахъ увольняютъ тысячи рабочихъ, то это, по моему крайнему разумѣнію, должно обозначать, что вся эта третья эскадра уже находится въ полной готовности и на дняхъ тронется въ путь.

За эти 10 мѣсяцевъ можно было поспѣть не только сдѣлать всѣ исправленія и достроить не совсѣмъ законченныя суда, но можно было бы даже всю старую артиллерію замѣнить новой. Не хватило бы своей артиллеріи, можно бы было взять всегда имѣющуюся готовую для продажи у иностранцевъ. Вѣдь если осуществится эта мечта объ экзотическихъ крейсерахъ, то тогда придется брать ихъ съ той артиллеріей, которая на нихъ имѣется. Вооруж-

жили же иностранной новѣйшей артиллеріей вспомогательные крейсера «Донъ», «Кубань», «Терекъ» и др.

А если этого нѣтъ, то тогда что же это должно обозначать — эти массовыя увольненія рабочихъ? На что же въ самомъ дѣлѣ надѣются? Не можетъ же быть, чтобы считали эскадру адмирала Рожественскаго достаточно сильною для того, чтобы довести до конца возложенную на нее исключительной важности задачу!

Если ничего до сихъ поръ не сдѣлано, надо немедленно начинать работать день и ночь, и сейчасъ же отправлять готовыя суда.

Ну, а если такой грѣхъ уже случился, то надо же опомниться, перестать мечтать, и немедленно приниматься самымъ энергичнымъ образомъ за работу. Время всетаки еще не окончательно упущено. Теперь, разъ вторая эскадра продвинулась такъ далеко, подъ ея защитой можно посылать подкрѣпленія не всѣ вмѣстѣ, а отрядами. Немедленно надо отправить три броненосца типа «Адмиралъ Сенявинъ». Они вѣдь совсѣмъ готовы, а они необходимы адмиралу Рожественскому, чтобы для перваго столкновенія съ Того усилить броненосную часть его эскадры, которая безъ нихъ вѣдь можетъ оказаться почти вдвое слабѣе. Съ ними пойдутъ всѣ тѣ суда, которыя готовы сейчасъ, а остальныя вскорѣ послѣдуютъ за ними. Надо только работать, работать и работать дни и ночи, не покладая рукъ. Безъ твердаго же желанія, энергіи и работы ничего не будетъ.

Увѣренія, что суда стары и не дойдутъ — лишь отговорка для оправданія бездѣйствія.

На все это мнѣ ставили два возраженія. Во-первыхъ, — увѣряли меня — напрасно посылать такія-то и такія-то суда: вѣдь они все равно не дойдутъ. Эти-де суда слишкомъ стары, а эти-де слишкомъ мало мореходны, а у этихъ — слишкомъ малъ запасъ угля и т. п.

Я собственно уже достаточно подробно разсмотрѣлъ качества всѣхъ предполагаемыхъ къ посылкѣ судовъ, чтобы еще разъ опровергать эти возраженія, и останавливаюсь я на нихъ лишь потому, что они для меня служатъ лишь показателемъ нежеланія и лѣни что-либо предпринять.

Вѣдь нѣтъ болѣе удобной отговорки для того, чтобы ничего не дѣлать, и лучшаго оправданія просто своей лѣни, какъ заявить, что то или другое дѣло не стоитъ и начинать, такъ какъ-де оно невыполнимо.

Что предлагаемыя мною мѣры выполнимы, мнѣ кажется, я доказалъ достаточно ясно, и чтобы убѣдить насъ въ противномъ, пусть представятъ намъ болѣе вѣскія доказательства, нежели простое нежеланіе ихъ выполнить. А я даже скажу и такъ. Если

бы все это даже казалось бы и невыполнимымъ, то столь много отъ этого зависитъ, что нельзя даже отступать и передъ невозможностью — надо преодолѣть и ее. Надо снаряжать и отправлять корабли и считать, что они не дойдутъ только послѣ того, какъ сломаются ихъ машины, распаяются корпуса или погибнутъ въ морѣ, но не раньше. И я-то собственно глубоко увѣренъ, что до этого не дойдетъ, а выбудетъ изъ строя только извѣстный естественный процентъ. Ну, а на это нужно и разсчитывать.

Въ исторіи существуютъ очень поучительные по этому поводу примѣры. Въ 1854 году французы выстроили первые броненосцы, такъ называемыя плавучія батареи. Это были неуклюжіе плоскодонные ящики, обшитые желѣзными плитами, и они были такъ неустойчивы, что при небольшомъ даже волненіи ежеминутно грозили перевернуться. Французы всетаки рѣшили ихъ послать въ Черное море. Переходъ ихъ былъ полонъ неимовѣрныхъ трудностей и опасностей, машины ихъ были слабы и ихъ пришлось тащить на буксирѣ; англичане высмѣивали ихъ въ своихъ юмористическихъ журналахъ, называя ихъ не *плавучими*, а *тонущими* батареями... Но, къ общему удивленію, онѣ всетаки дошли и только благодаря *имъ* пала наша крѣпость Кинбурнъ. Подобный же случай произошелъ во время войны за нераздѣльность С.-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ съ первымъ броненосцемъ сѣверянъ — «Мониторомъ». Это былъ типъ судна, который иногда опасно было посылать плавать даже по Финскому заливу, а первый мониторъ, который былъ гораздо хуже нашихъ, столь много когда-то вышучиваемыхъ, мониторовъ, пустился въ плаваніе по Атлантическому океану, такъ какъ появившійся у южанъ броненосецъ «Мерримакъ», въ 4 раза большій по величинѣ нежели «Мониторъ», угрожалъ отрѣзать отъ сообщенія съ базой высадившейся на полуостровѣ Монроэ арміи сѣверянъ. Всѣ смѣялись надъ «Мониторомъ» и предсказывали ему вѣрную гибель. Но онъ тѣмъ не менѣе пошелъ, выдержалъ страшный штормъ, дѣйствительно чуть было не погибъ, но всетаки дошелъ и заставилъ отступить «Мерримакъ». И притомъ дошелъ только-только вовремя: опоздай онъ только на сутки, было бы уже поздно, такъ какъ «Мерримакъ» уже поспѣлъ безнаказанно истребить половину деревянныхъ кораблей сѣверянъ, защищавшихъ морской тылъ ихъ высадившейся арміи.

Уроки исторіи.

Наконецъ вспомнимъ, что въ восьмидесятыхъ годахъ, когда морскимъ министромъ былъ извѣстный своей энергіей адмиралъ

Шестаковъ, на Дальній Востокъ была послана плавучая батарея «Кремль», которая по мореходности мало въ чемъ превосходила свой прототипъ — плавучія французскія батареи. Посылка не удалась, такъ какъ «Кремль» еще въ Финскомъ заливѣ столкнулся съ коммерческимъ судномъ и получилъ серьезныя поврежденія, но фактъ посылки его показываетъ, что, когда являлась необходимость, то энергичные люди дерзали преодолѣть и невозможное, и отказывались отъ своей мысли только тогда, когда фактически ея выполненіе оказывалось невозможнымъ. О Господи, да такихъ примѣровъ можно привести тысячи!

Надо проснуться, иначе мы можемъ проиграть кампанію.

Вѣдь поймите вы, мечтатели, что встряхнуться надо, надо проснуться — вѣдь выхода другого все равно нѣтъ: поймите, что иначе надъ надъ нами нависаетъ грозный призракъ возможности проигрыша кампаніи. Дерзайте, и кажущееся невозможнымъ — совершится!

Возраженіе, что въ Балтійскомъ морѣ ничего не останется — не имѣетъ смысла.

Еще мнѣ возражаютъ: «Вѣдь вы собственно предлагаете совершенно очистить Балтійское море отъ всѣхъ судовъ, мало-мальски пригодныхъ для боя, а съ чѣмъ же мы останемся, въ случаѣ какихъ либо осложненій?»

Ну, этого возраженія я просто и не понимаю, и упоминаю о немъ лишь потому, что всетаки отъ многихъ его слышалъ.

Вѣдь это опять иллюзіи, опять мечты. Объясните, пожалуйста, толкомъ, противъ кого собственно вы собираетесь держать въ запасѣ эти суда. Вѣдь въ случаѣ войны съ Германіей или Англіей, они все равно такъ слабы, что ничего сдѣлать не могутъ, и имъ останется только — крѣпко запереться въ своихъ портахъ.

Да тогда и вообще надо поставить крестъ на всѣхъ дѣйствіяхъ на морѣ, а слѣдовательно и на всей кампаніи. Вѣдь противъ рожна все равно не попрешь и воевать со всѣмъ свѣтомъ все равно невозможно. А вотъ какъ подкрѣпленія для эскадры адмирала Рожественскаго — эти суда имѣютъ огромную цѣнность.

И чего вы себя загодя запугиваете и создаете себѣ въ воображеніи разные страхи! Вѣдь это только Аѳанасій Ивановичъ Товстогубъ запугивалъ, шутки ради, Пульхерію Ивановну. Такъ вѣдь то было старосвѣтская полтавская помѣщица Пульхерія Ивановна Товстогубиха, а вѣдь вы разумные люди, непосредственно стоящіе у дѣла, а говорите такое неразумное. Стыдитесь! Вѣдь и Пульхерія Ивановна понимала всетаки, что съ ней шутятъ, и говорила съ досадою: «Я и знаю, что онъ шутитъ, а всетаки

непріятно слушать. Вотъ этакое онъ всегда говоритъ; иной разъ слушаешь-слушаешь, да и страшно станетъ».

А вѣдь васъ никто и не пугаетъ, а сами вы себя пугаете, и вдругъ вамъ страшно-страшно становится.

VII.

Надо послать на Дальній Востокъ Черноморскій флотъ, несмотря на трактаты.

Но кромѣ остатковъ Балтійскаго флота, изъ которыхъ однако составилась цѣлая эскадра,—стоило только поискать,—у насъ есть еще цѣлый Черноморскій флотъ, изъ котораго ни одно судно не находится на театрѣ военныхъ дѣйствій.

Неужели васъ не поражаетъ — отчего же это такъ?

Вѣдь попробуйте только на минуту стать въ сторонѣ отъ затхлой атмосферы различныхъ трактатовъ и конвенцій, вынужденныхъ насиліемъ побѣдителей, требовавшихъ ихъ подписанія, наступивши на горло побѣжденныхъ, а потому никогда и не соблюдаемыхъ тѣми, кто считаетъ себя достаточно для этого сильнымъ, и задайте себѣ простой вопросъ: естественно ли, чтобы великая держава, ведущая отчаянную борьбу не на жизнь, а на смерть,— именно такова наша борьба съ Японіей — и имѣющая въ рукахъ вѣрное и вполнѣ готовое оружіе, единственное годное, чтобы нанести противнику смертельный ударъ, — не рѣшается его употребить въ дѣло!

Конечно, вы, не раздумывая ни одной минуты, скажете, что это нелѣпо, безсмысленно, невозможно, и такъ какъ вы русскій, а дѣло идетъ о Россіи, то вы прямо возопите: давайте сюда это оружіе и сейчасъ же, — вѣдь наши братья въ Портъ-Артурѣ изнемогаютъ въ непосильной борьбѣ; вѣдь въ горахъ Манчжуріи потоками льется русская кровь; вѣдь прошло десять мѣсяцевъ съ начала войны, а наступаютъ опять *японцы,* а не мы...

А оружіе это — Черноморскій флотъ, и стоитъ онъ въ полной бездѣятельности потому, что въ годину тяжкихъ для насъ бѣдствій, *побѣжденные въ оказавшейся непосильной для насъ борьбѣ съ моремъ, которое мы надѣялись побѣдить на сушѣ,* мы должны были согласиться на позорныя для насъ требованія побѣдителей — не имѣть на Черномъ морѣ сильнаго флота и не выводить его изъ этого моря безъ особаго разрѣшенія султана.

И вотъ, оказывается, теперь мы такими трактатами скованы по рукамъ и ногамъ и покорно должны подставить нашу шею подъ ножъ.

Не хочу, не могу я никогда примириться съ такой фальшью, съ такой очевидной нелѣпостью и, я убѣжденъ глубоко — такъ думаютъ вмѣстѣ со мной милліоны русскихъ людей.

Надо преодолѣть сопротивленіе дипломатовъ.

Не думаютъ, быть можетъ, только такъ, за малыми исключеніями, гг. дипломаты, которые, хотя тоже русскіе люди, но воспитываются они въ такой служебной школѣ, которая учитъ ихъ думать иначе, которая коверкаетъ даже способныхъ и отъ вліянія которой вырываются съ трудомъ только таланты. А много ли у насъ этихъ талантовъ?

Дипломаты пріучаются, какъ рыба въ водѣ, плавать въ этой сферѣ трактатовъ, конвенцій, конгрессовъ, пріучаются свято чтить ихъ требованія, стоять горой за каждую ихъ букву, основывать на нихъ, — на такомъ шаткомъ основаніи, а не на здравомъ смыслѣ, — свои дѣйствія и дипломатическія ноты. Добросовѣстные считаютъ это своимъ долгомъ, а недобросовѣстные и лѣнивые — а такихъ вездѣ много — оправдываютъ этимъ свое бездѣйствіе и оберегаютъ свой покой. Таланты же... да вѣдь рѣдки они, и гдѣ они сейчасъ, въ наше безталанное время!

И вотъ дипломаты насъ увѣряютъ, что тронься только съ мѣста Черноморскій флотъ — и сейчасъ война съ Англіей. Мы-де ужъ заводили объ этомъ разговоръ, конечно, издалека и обинякамн, но намъ ясно дали понять: ни съ мѣста, а то война.

Надо сговориться съ Англіей.

Эхъ, милостивые государи, когда только это вы выучитесь цѣнить по ихъ достоинству запугиванія Англіи? Вѣдь какъ же ей васъ и не запугивать, когда вы такъ легко пугаетесь: вѣдь это такой простой и дешевый способъ достигать успѣха!

Вѣдь Англіи страшно выгодно, чтобы былъ уничтоженъ или страшно ослабленъ всякій, а въ особенности нашъ флотъ. Вѣдь она непрерывно стремилась къ этому съ того момента, какъ геній Петра Великаго провѣрилъ все значеніе флота для Россіи и этотъ флотъ создалъ!

Вѣдь англичане торжествуютъ при всякой неудачѣ нашей на морѣ и будутъ очень довольны, когда будетъ сведена къ нулю первая эскадра Тихаго океана, находящаяся въ Портъ-Артурѣ. Считаютъ они, повѣрьте, куда лучше насъ, и отлично знаютъ, что эскадра адмирала Рожественскаго слишкомъ слаба и находится въ слишкомъ неблагопріятныхъ условіяхъ, чтобы, даже завладѣвши моремъ, удержать за собой это владычество, если только она не получитъ могущественныхъ подкрѣпленій. А всетаки она поря-

дочно ослабитъ японскій флотъ, что также на руку англичанамъ, которымъ онъ вообще непріятенъ, какъ всякій чужой флотъ, а всѣ поврежденія котораго имъ выгодны въ самомъ прямомъ смыслѣ, такъ какъ ея заводы чинятъ этотъ флотъ и поставляютъ для него массу боевого матеріала. А вѣдь будетъ уничтоженъ японскій флотъ, или безнадежно разбитъ, нечего будетъ и чинить и снабжать — прямой убытокъ англійскимъ заводамъ.

Такъ что же — враги себѣ англичане, что ли, чтобы не воспользоваться буквой истлѣвшихъ трактатовъ и не ставить препятствій къ выходу Черноморскаго флота, благо наши дипломаты иногда такъ быстро пугаются?

Но это совсѣмъ не значитъ, чтобы изъ-за этого они были готовы объявить намъ войну — въ этомъ насъ достаточно убѣждаетъ историческій опытъ. Ужъ если бы они считали необходимымъ для себя воевать съ нами, то они давно схватились бы за первый подходящій предлогъ — а за таковыми ходить недолго: достаточно указать на инцидентъ съ «Малаккой» и на такъ называемый «инцидентъ въ Сѣверномъ морѣ», — ужъ, кажется, послѣдній представлялъ для этого удобный случай.

Въ этомъ послѣднемъ случаѣ вся цѣль поднятаго ими страшнаго шума состояла только въ томъ, чтобы сдѣлать попытку остановить эскадру Рожественскаго. Разъ же это, благодаря выказанной нами твердости, не удалось, то на войну они, конечно, не рѣшились, да и весь ихъ интересъ къ этому дѣлу пропалъ и они съ готовностью пошли на рѣшеніе вопроса посредствомъ международной слѣдственной комиссіи, — и дѣло это кончится самымъ мирнымъ образомъ, ибо уже нѣтъ въ виду возможности достигнуть главной цѣли — остановить русскую эскадру.

И шумѣть англичане будутъ при удобномъ случаѣ всегда, ибо это имъ ничего не стоитъ и можетъ оказаться только выгоднымъ, но, пока не будутъ задѣты ихъ жизненные интересы, до тѣхъ поръ воевать они не будутъ. Усиленіе же нашего флота имъ очень непріятно, какъ это было и всегда, но столь же непріятно имъ усиленіе флота и французскаго, и германскаго, и американскаго, и вѣдь нельзя же воевать со всѣмъ свѣтомъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ неразумно было бы съ ихъ стороны не подложить чужому флоту палокъ въ колеса, разъ къ тому представляется случай. Они это и дѣлаютъ.

И такъ какъ намъ очень нужно вывести нашъ Черноморскій флотъ, а всякія затрудненія для насъ болѣе чѣмъ несвоевременны, то самое лучшее поговорить намъ съ англичанами по хорошему и войти съ ними въ соглашеніе по этому вопросу. Вы, молъ, не протестуйте противъ выхода нашего флота, а мы вамъ за то вотъ въ такихъ-то и такихъ-то вопросахъ уступки сдѣлаемъ. А не хотите, такъ мы и безъ вашего согласія это сдѣлаемъ, но тогда ужъ уступокъ никакихъ. И англичане, какъ люди практичные, если только у нихъ нѣтъ дѣйствительно намѣренія воевать теперь съ Россіей, это поймутъ и въ соглашеніе войдутъ. А вопросы такіе, конечно, найдутся, и дипломатамъ они извѣстны лучше чѣмъ мнѣ. Да еще надо и поторговаться хорошенько.

Если же англичане все равно рѣшили вмѣшаться въ нашу войну съ Японіей, хотя на это что-то непохоже, то, повѣрьте, предлогъ они все равно найдутъ и помимо выхода Черноморскаго флота, и тогда уже, пожалуй, лучше скорѣе выяснить себѣ положеніе.

А вѣрнѣе, что воевать не будутъ. Вспомните только отказъ нашъ въ 1870 г. отъ обязательства не имѣть на Черномъ морѣ флотъ, сраженіе при Кушкѣ въ 1885 году и тотъ же недавній «инцидентъ въ Сѣверномъ морѣ»! Во всѣхъ трехъ случаяхъ была проявлена необходимая твердость, но тутъ дипломатія наша не играла самостоятельной роли, и если она и въ вопросѣ о выходѣ Черноморскаго флота будетъ ставить однѣ препоны и тоже изобразитъ изъ себя Пульхерію Ивановну, создающую себѣ воображаемые страхи и постоянно пугающуюся, то можетъ быть опять будетъ возможно обойтись безъ нея.

Тутъ, впрочемъ, имѣется и Аѳанасій Ивановичъ — въ лицѣ Англіи, и, какъ разсказываетъ Гоголь, «Аѳанасій Ивановичъ, довольный тѣмъ, что нѣсколько попугалъ Пульхерію Ивановну, смѣялся, сидя на своемъ стулѣ». Такъ будетъ смѣяться и Англія.

Турція будетъ только очень довольна, что Черноморскій флотъ уйдетъ, такъ какъ онъ для дѣйствій противъ нея и существуетъ, а Германія, явно толкающая насъ на Дальній Востокъ и пустившая глубокіе корни на Босфорѣ, тѣмъ болѣе этому препятствовать не будетъ.

Теперь надо пожертвовать интересами Ближняго

Конечно, мы вообще теряемъ на Ближнемъ Востокѣ, уводя свои силы на Дальній, но это неизбѣжно и съ этимъ слѣдуетъ примириться, хотя бы временно. Хуже же всего гоняться за

двумя зайцами. Поэтому я не нахожу нужнымъ опровергать еще возраженіе противъ высылки Черноморскаго флота,—что будто бы мы себя такимъ образомъ не обезпечиваемъ отъ могущихъ возникнуть тутъ недоразумѣній съ другими державами. Возраженіе мое то же самое, что и для Балтійскаго моря.

Востока для Дальняго.

А между тѣмъ, если будетъ посланъ на Дальній Востокъ и Черноморскій флотъ, то завладѣніе моремъ, а слѣдовательно и участь кампаніи, можно считать для насъ почти обезпеченными.

Какія суда Черноморскаго флота можно послать на Дальній Востокъ.

По моему мнѣнію, можно бы было послать всѣ восемь составляющихъ его готовыхъ броненосцевъ, — достаточно взглянуть на стр. 240 — 241 справочной книжки В. К. А. М., чтобы убѣдиться въ томъ, что каждый изъ нихъ можетъ пройти со своимъ запасомъ угля 2,000 — 2,400 миль, а запасъ этотъ можно еще значительно увеличить.

Броненосцы «Потемкинъ Таврическій», «Три Святителя» и «Ростиславъ».

Но, если исключить даже пять броненосцевъ, вооруженныхъ артиллеріей не послѣдняго образца, всетаки и три оставшіеся— «Князь Потемкинъ Таврическій», «Три Святителя» и «Ростиславъ» представляютъ громадную силу, которая, присоединившись къ третьей эскадрѣ, идущей изъ Балтійскаго моря, сдѣлаетъ ее непреоборимой для японцевъ.

Впрочемъ, броненосцы эти слѣдуетъ послать сейчасъ же, для немедленнаго подкрѣпленія эскадры Рожественскаго, которая именно для перваго столкновенія такъ нуждается въ броненосцахъ. Во всякомъ случаѣ, они должны присоединиться къ отряду изъ трехъ броненосцевъ береговой обороны, который, какъ совершенно готовый, можетъ сейчасъ же тронуться изъ Балтійскаго моря. Черезъ пять недѣль они могутъ уже пройти Суецкій каналъ, а слѣдовательно черноморскіе броненосцы имѣютъ цѣлый мѣсяцъ впереди для подготовки къ плаванію. Впрочемъ, я отбрасываю отъ себя всякую мысль о необходимости этого мѣсяца. Вѣдь не можетъ же быть, чтобы 10 мѣсяцевъ шла война и Черноморскій флотъ не былъ бы въ полной готовности на всякій случай. Вѣдь не можетъ же быть, чтобы не существовало и мысли о возможности посылки его на театръ военныхъ дѣйствій!

Между тремя новыми броненосцами, одинъ изъ нихъ — «Ростиславъ» отапливается нефтью. Такъ какъ затруднительно будетъ имѣть для одного только броненосца особое топливо, которое къ тому же и не вездѣ можно достать, то, вѣроятно, въ предвидѣніи этого, топки его уже давно передѣланы на уголь, тѣмъ болѣе,

что для такой передѣлки требуется не болѣе мѣсяца — полутора. А если это не такъ, то надо къ этому приступить немедленно, а послать пока только другіе два броненосца. «Ростиславъ» же пойдетъ тогда со слѣдующимъ эшелономъ, если онъ не поспѣетъ присоединиться къ отряду броненосцевъ типа «Адмиралъ Сенявинъ». Вѣдь поймите, торопиться надо, лихорадочно торопиться, ни одной минуты времени терять нельзя: вѣдь мы даже представить себѣ не можемъ, какія благопріятныя обстоятельства мы можемъ упустить изъ-за промедленія. Помните, что на войнѣ дороже всего время.

Крейсеры «Кагулъ» и «Очаковъ».

Еще изъ Чернаго могутъ пойти на Дальній Востокъ два совершенно новые крейсера — «Кагулъ» и «Очаковъ», совершенно однотипные съ крейсерами «Богатырь» и только что ушедшимъ «Олегъ». Изъ того, что первый спущенъ на нѣсколько мѣсяцевъ, а второй на цѣлый годъ раньше «Олега», который уже ушелъ, надо думать, что эти крейсеры находятся въ полной готовности, ну, а если я, паче чаянія, ошибаюсь и въ этомъ, то, значитъ, нѣтъ никакого труда ихъ приготовить очень быстро. Вѣдь для этого подъ руками средства двухъ громадныхъ адмиралтействъ — въ Николаевѣ и Севастополѣ; кажется, это очень богато, — по цѣлому адмиралтейству на крейсеръ. Пока же буду считать, что эти крейсера могутъ отправиться немедленно, съ первымъ эшелономъ, т. е. съ броненосцами «Потемкинъ-Таврическій» и «Три Святителя», если бы «Ростиславъ» оказался еще неприспособленнымъ къ отопленію углемъ.

Эти два крейсера можно считать сильнѣе трехъ лучшихъ японскихъ бронепалубныхъ крейсеровъ «Читозе», «Касаги» и «Такасаго», а другихъ новыхъ бронепалубныхъ крейсеровъ, за исключеніемъ самыхъ мелкихъ, у японцевъ нѣтъ. Такъ какъ всѣ старые ихъ крейсера могутъ быть парализованы, какъ я это указывалъ выше, нашими старыми броненосцами и крейсерами Балтійскаго моря, то преимущество въ числѣ и качествѣ ихъ крейсеровъ пропадаетъ и переходитъ къ намъ, такъ какъ во второй эскадрѣ имѣется 5 новыхъ крейсеровъ. Наконецъ, 4 крейсера совершенно одного типа — «Богатырь», «Олегъ», «Очаковъ» и «Кагулъ», соединенные вмѣстѣ, дадутъ намъ на Дальнемъ Востокѣ превосходный развѣдочный отрядъ, какого у японцевъ нѣтъ и въ поминѣ. Но соединить все это можно, только разбивъ японцевъ, а для этого надо быть сильнымъ. Порознь же сдѣлать что-либо очень трудно.

Что же касается до броненосцевъ, то съ присоединеніемъ ко второй эскадрѣ «Славы», трехъ броненосцевъ береговой обороны изъ Балтійскаго моря и трехъ черноморскихъ броненосцевъ, адмиралъ Рожественскій и въ этомъ отношеніи, — а это главное,—будетъ сильнѣе Того.

Наконецъ, отрядъ Чернаго моря будетъ сопровождаться многочисленной минной флотиліей. Она можетъ состоятъ изъ трехъ минныхъ крейсеровъ: «Гридень», «Казарскій» и «Капитанъ Сакенъ», которые по значительной своей величинѣ могутъ нести и недалекую крейсерскую службу, и изъ 13 совершенно новыхъ эскадренныхъ миноносцевъ. Конечно, всѣ они готовы, такъ какъ 9 изъ нихъ числились, по даннымъ справочной книжки В. К. А. М. (стр. 264), строящимися къ 1 сентября 1903 г., а 4 и тогда были уже въ плаваніи. Теперь же, вѣроятно, число эскадренныхъ миноносцевъ еще увеличилось. **Минныя суда.**

Вотъ когда минныя флотиліи второй и третьей эскадры соединятся, то они составятъ внушительную силу изъ 7 минныхъ крейсеровъ и изъ 39 эскадренныхъ миноносцевъ. Тогда адмиралу Рожественскому нестрашна и японская минная флотилія, такъ какъ, хотя въ ней слѣдуетъ считать, какъ я указывалъ, не меньше 50 — 60 миноносцевъ, но больше половины изъ этихъ миноносцы не эскадренные, т. е. небольшіе и недостаточно мореходные, и съ нашими эскадренными они тягаться не могутъ.

Для борьбы съ миноносцами, въ особеннести мелкими, — а борьба предстоитъ жестокая, когда мы будемъ дѣйствовать противъ японскихъ береговъ, — полезно теперь же пріобрѣсти большое количество быстроходныхъ мелкихъ пароходовъ и яхтъ, и вооружить ихъ 2 — 3 мелкими скорострѣльными пушками и аппаратами для выбрасыванія минъ. Они мореходнѣе мелкихъ миноносцевъ, машины ихъ менѣе нѣжны, а потому меньше ломаются, а получить ихъ можно очень скоро, такъ какъ ихъ много имѣется готовыхъ. Во время войны съ испанцами американцы прибѣгали къ этому способу, и онъ далъ прекрасные результаты. Одна мелкая яхта, если память намъ не измѣняетъ, кажется «Глочестеръ»,— потопила своими выстрѣлами большой испанскій контръ-миноносецъ «Плутонъ» въ бою при С.-Яго. **Надо сейчасъ же пріобрѣсти большое количество небольшихъ быстроходныхъ пароходовъ.**

Затѣмъ въ Черномъ морѣ имѣются два большихъ готовыхъ прекрасныхъ транспорта, годныхъ и для грузовъ и для устройства плавучихъ госпиталей — это «Прутъ» и «Днѣстръ» и два **Транспорты-госпитали и угольные транспорты.**

минныхъ транспорта, «Бугъ» и «Дунай». Для грузовъ имѣется запасъ пароходовъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли, но объ этихъ пароходахъ, повторяю, заботиться нечего, — ихъ можно сколько угодно купить заграницей въ самый короткій промежутокъ времени.

Транспорты-мастерскія надо посылать сейчасъ.

Оборудовать одинъ-два транспорта въ видѣ мастерскихъ не представитъ затрудненій, если это уже не сдѣлано, на что можно было надѣяться. Станки можно пока взять готовые изъ мастерскихъ Николаевскаго или Севастопольскаго порта, а на мѣсто

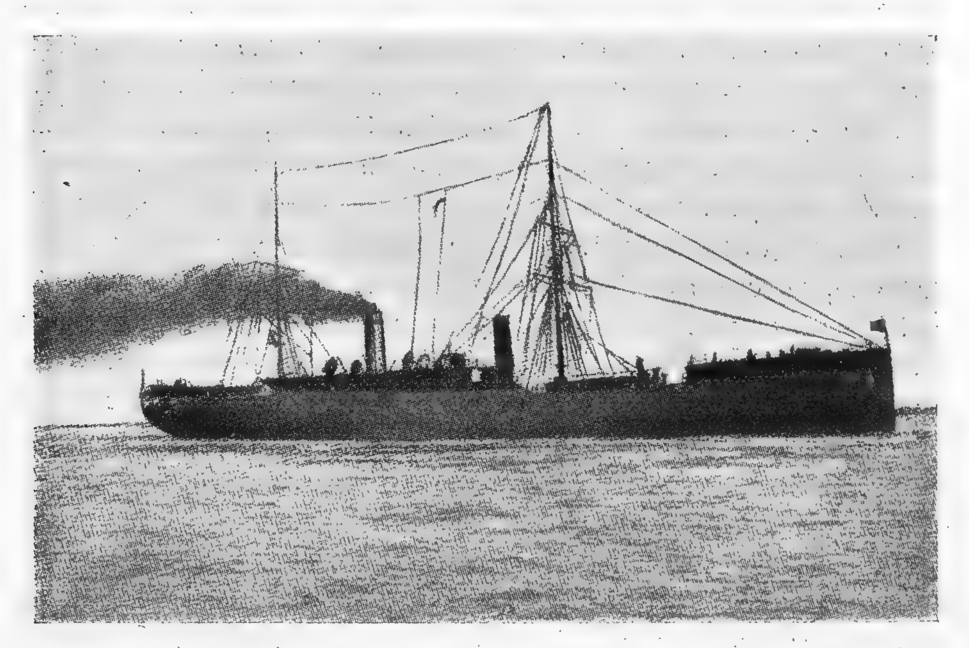


Рис. 114. Транспортъ «Камчатка», на которомъ находятся механическія мастерскія для исправленія поврежденій.

взятыхъ немедленно выписать другіе изъ-за границы, если ихъ нельзя купить у насъ.

Одинъ-два такихъ транспорта надо бы было выслать сейчасъ въ догонку адмиралу Рожественскому. Вѣдь у него только одинъ такой транспортъ «Камчатка», и не дай Богъ, если съ этимъ транспортомъ что-нибудь случится, а вѣдь чуть было не случилось въ Нѣмецкомъ морѣ. Вѣдь послѣ перваго же боя надо будетъ исправляться исключительно своими средствами, и исправляться какъ можно скорѣе. Отъ этого можетъ зависѣть судьба слѣдующаго успѣха и возможности использовать то, что уже пріобрѣтено кровью. Если такіе транспорты трудно оборудовать у насъ, хотя я

увѣренъ въ обратномъ, надо немедленно оборудовать ихъ заграницей, какъ оборудовали мы вспомогательный крейсеръ «Русь», пожертвованный графомъ Строгановымъ.

Если будетъ высланъ Черноморскій флотъ, выигрышъ кампаніи обезпеченъ

Итакъ, неправда ли, нечего намъ мечтать объ экзотическихъ крейсерахъ, у насъ есть все дома, все подъ рукой. Если мы какъ должно и неустанно работали всѣ десять мѣсяцевъ войны, то все это находится, конечно, въ полной готовности, — а если этого не было, то надо за это приниматься сейчасъ. Но только надо работать и работать, хотя, конечно, я понимаю, что мечтать гораздо легче, но вѣдь этого дѣлать нельзя, вѣдь дѣло идетъ о государственномъ вопросѣ первостепенной важности.

Вотъ, когда все это осуществится, можно будетъ вздохнуть полной грудью, и всѣ русскіе люди освободятся отъ гнетущаго ихъ теперь чувства постояннаго ожиданія все новыхъ и новыхъ неудачъ. Тогда явится увѣренность въ выигрышѣ кампаніи, а какъ намъ это нужно, Боже, какъ намъ это нужно...

Вопросъ же о возможности выхода Черноморскаго флота, конечно, будетъ разрѣшенъ для насъ въ благопріятномъ смыслѣ, я твердо на это уповаю, — пусть флотъ этотъ только будетъ въ полной готовности къ выходу, чтобы не терять ни одной минуты, когда дипломатическій вопросъ будетъ разрѣшенъ, или когда понадобится разрубить этотъ гордіевъ узелъ.

Вѣдь, если бы существовалъ такой каналъ, по которому Черноморскій флотъ могъ выйти въ Балтійское море, или онъ могъ бы быть перевезенъ по желѣзной дорогѣ во Владивостокъ, вѣдь никто же не протестовалъ бы противъ этого, такъ почему же не идти ему черезъ Босфоръ — Дарданеллы! Вѣдь это же фикція, какой-то самогипнозъ; вѣдь нельзя же изъ-за такой нелѣпости поступаться своими самыми жизненными интересами, слышите ли, нельзя!

VIII.

Сейчасъ же надо начать грандіозное оборудованіе Владивостока.

Помимо непосредственно усиленія эскадры адмирала Рожественскаго, посредствомъ посылки подкрѣпленій, для того, чтобы онъ могъ одолѣть флотъ адмирала Того и загнать его въ порты, надо работать и въ другомъ направленіи. Надо оборудовать Владивостокъ, чтобы онъ былъ готовъ служить базой не для нѣсколькихъ крейсеровъ, какъ это ему приходилось до сихъ поръ, а для большого флота, и чтобы онъ могъ служить ему дѣйствительно

надежной защитой, пока онъ тамъ будетъ возобновлять свои запасы и исправлять поврежденія. Будемъ помнить, что Владивостокъ занимаетъ исключительно благопріятное стратегическое положеніе относительно береговъ Японіи, а придетъ же и нашъ чередъ дѣйствовать противъ нихъ.

Будемъ также помнить, что отсутствіе хорошо оборудованныхъ и надежно защищенныхъ портовъ можетъ обезсилить любой флотъ; слишкомъ дорого мы за это уже заплатили, чтобы еще разъ повторить подобную ошибку.

А для этого туда нужно направить теперь же, по желѣзной дорогѣ и моремъ, пока еще онъ не заблокированъ, громадные запасы угля, машиннаго масла, снарядовъ, различныхъ корабельныхъ матеріаловъ и запасовъ, надо отправить полчища мастеровыхъ во главѣ съ лучшими и опытнѣйшими инженерами. Нельзя довольствоваться тѣми, которые случайно оказались на окраинѣ. Наконецъ, надо отправить множество станковъ для оборудованія мастерскихъ и приложить всѣ усилія, чтобы быстро закончить начатые постройкой, и теперь почти заброшенные, сухіе доки. Послѣднее — единственно вопросъ денегъ. Рабочихъ для такихъ работъ можно найти и среди китайцевъ.

Сейчасъ же надо посылать во Владивостокъ по желѣзной дорогѣ подводныя лодки и всѣ годные для службы миноносцы.

Затѣмъ, за уходомъ третьей эскадры, даже въ томъ составѣ, который мы предполагаемъ, остается въ Балтійскомъ и Черноморскомъ флотахъ еще 77 миноносцевъ и 75 миноносокъ (стр. 266 — 271 справочной книжки В. К. А. М.). Положимъ, много изъ нихъ очень старыхъ и неисправныхъ, въ особенности трудно набрать что-нибудь пригодное для войны изъ 75 миноносокъ, но до 50 мелкихъ минныхъ судовъ болѣе или менѣе пригодныхъ, а частію и совсѣмъ новыхъ, набрать можно. Замѣчу, что у японцевъ, очевидно, всѣ миноносцы въ ходу, даже самые старые. Наконецъ, въ числѣ миноносцевъ, находящихся сейчасъ во Владивостокѣ, имѣются и очень старые — постройки 1886 — 1887 годовъ. Однако онѣ содержались въ полной исправности и дѣлали набѣги къ берегамъ Японіи и въ Гензанъ, причемъ выдерживали жестокія погоды въ Японскомъ морѣ. Вѣдь эти 50 миноносцевъ такъ и простоятъ здѣсь въ полной бездѣятельности до конца войны, а развѣ съ этимъ можно мириться, когда овладѣніе моремъ намъ сулитъ такія огромныя выгоды и когда тамъ драгоцѣнно каждое суденышко, а здѣсь цѣлые ихъ десятки не имѣютъ никакой цѣнности.

Казалось бы, рѣшеніе вопроса простое — взять и перевезти эти миноносцы по желѣзной дорогѣ, причемъ тѣ, которые не прохо-

дятъ черезъ желѣзнодорожныя сооруженія, разобрать и везти въ разобранномъ видѣ.

Но тутъ то и оказывается препона. Сдѣлать этого нельзя, говорятъ мнѣ, такъ какъ стоитъ только разобрать миноносцы, какъ ихъ никогда не соберутъ во Владивостокѣ, и не будетъ ихъ у насъ ни тамъ и ни здѣсь. Можетъ быть, это и могли бы сдѣлать иностранные мастера, продолжаютъ наставлять насъ унылымъ тономъ, но только они вѣдь во Владивостокъ не поѣдутъ, да и дорого это слишкомъ обойдется. Посылать теперь всѣ запасы и мастеровыхъ и инженеровъ не совсѣмъ-де благоразумно. Затратимъ мы на это большія деньги, а вдругъ они тамъ можетъ

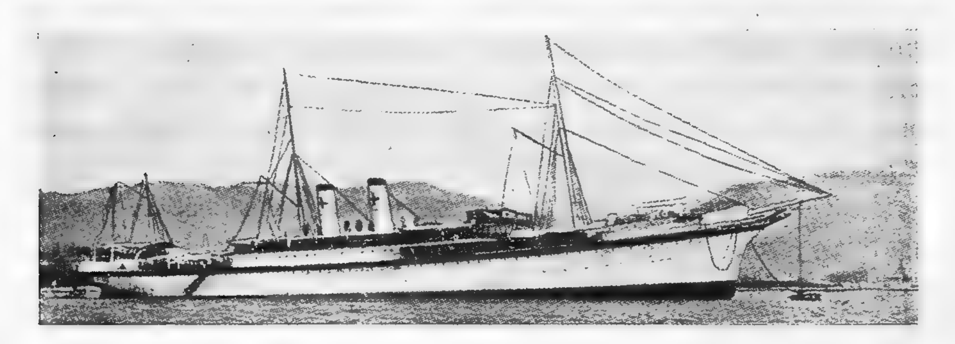


Рис. 115. Плавучій госпиталь «Орелъ».

быть и не понадобятся, да и заполонить желѣзную дорогу такой массой грузовъ никогда не согласится военное вѣдомство.

Но послѣднихъ словъ я уже почти не слыхалъ. Меня какъ обухомъ по головѣ ударило выраженіе — *можетъ быть не понадобится* — и кровь у меня въ жилахъ застыла. Вѣдь не можетъ же это значить, что безъ всего этого можетъ продолжать дѣйствовать на Дальнемъ Востокѣ нашъ флотъ, — вѣдь это значитъ подразумѣваютъ, — мнѣ это ясно, — что онъ всетаки въ концѣ концовъ будетъ обезсиленъ, а потому нечего ему будетъ и помогать!

Не посылать изъ-за того что — МОЖЕТЪ НЕ ПОНАДОБИТЬСЯ — преступно.

Вѣдь это значитъ впередъ складывать руки, не испытавши всѣхъ средствъ къ борьбѣ; опять эти проклятыя возраженія о невозможности сдѣлать дѣло, которое и не испробовано, и возраженія эти, по моему мнѣнію, приводятся только для оправданія бездѣйствія.

Позвольте, возражаю я, вѣдь эти миноносцы все равно здѣсь пропадаютъ — пусть только половина изъ нихъ будетъ собрана во Владивостокѣ, всетаки это большой для насъ плюсъ. Наконецъ,

выньте изъ нихъ машины и принадлежности и пошлите только ихъ по желѣзной дорогѣ, а корпуса выстройте во Владивостокѣ... Ну, да впрочемъ что же спорить, — вялыхъ и не желающихъ все равно не убѣдишь.

А по моему мнѣнію, такъ все это возможно, надо только бросить всякіе рутинные пріемы и поручить это дѣло энергичному лицу, съ полной на немъ отвѣтственностью, но и съ полномочіями пренебрегать различными канцелярскими волокитами и препонами, и съ большой долей самостоятельности. А тогда дѣло будетъ сдѣлано и быстро и хорошо.

Конечно, въ тотъ же Владивостокъ должны быть направлены всѣ наши подводныя лодки. Тамъ превосходные тихіе рейды, на которыхъ можетъ производиться постоянная практика командъ, тамъ создастся опытный кадръ, приготовленный, чтобы принять вновь построенныя и присланныя подводныя суда. А подойдетъ случай — сейчасъ же и въ дѣло.

И нечего, мнѣ думается, особенно съ этимъ вопросомъ секретничать. Это такъ ясно, что мы такъ должны поступать, что японцы, конечно, на это разсчитываютъ, и вотъ только что какой-то господинъ, пріѣхавшій изъ Владивостока въ Нагасаки, сообщилъ, судя по телеграммѣ Рейтера, что во Владивостокѣ уже и сейчасъ имѣются подводныя лодки. Я, конечно, не знаю, правду ли онъ сказалъ или нѣтъ, но со стороны японцевъ благоразумно будетъ этому повѣрить, и они это навѣрно и сдѣлаютъ, какъ благоразумно вѣрить и намъ, что у японцевъ имѣются подводныя лодки, и слѣдуетъ принимать всѣ мѣры для борьбы съ ними. А мѣры такія существуютъ, и одна изъ самыхъ дѣйствительныхъ примѣнима лишь при большомъ наличіи мелкихъ быстроходныхъ судовъ. Такъ не лучше ли не придумывать препятствія для ихъ доставки туда, а попробовать преодолѣть всѣ эти препятствія.

Во Владивостокѣ должно быть въ готовности полное оборудованіе для морской базы.

Затѣмъ, во Владивостокѣ должна находиться въ готовности вполнѣ оборудованная и погруженная на транспорты подвижная база для флота, которую можно бы было по первому требованію доставить куда нужно. Вспомните, я объ этомъ говорилъ уже въ началѣ статьи, что для эскадры адмирала Рожественскаго можетъ оказаться необходимымъ утвердиться гдѣ-нибудь на Корейскомъ побережьѣ, лучше всего на островѣ, и вотъ тогда-то надо будетъ быстро доставить туда все необходимое для оборудованія и защиты этой базы. Конечно, это проще всего доста-

вить изъ Владивостока, и все это, повторяю, должно быть въ полной готовности, погруженное на транспорты, такъ какъ понадобится это непремѣнно, — безъ этого адмиралъ Рожественскій обойтись не можетъ, а подбирать все что нужно и грузить — это займетъ очень много времени, а время можетъ оказаться страшно дорого.

Во-первыхъ, нѣсколько транспортовъ должно быть нагружено углемъ, масломъ, снарядами и различными запасами. Долженъ быть запасъ минъ загражденія со всѣми средствами для быстрой ихъ постановки и вполнѣ оборудованный транспортъ-мастерская, съ впередъ подобраннымъ кадромъ мастеровыхъ и инженеровъ.

Затѣмъ, особый транспортъ долженъ быть нагруженъ береговыми орудіями съ запасомъ для нихъ снарядовъ, со средствами для быстрой ихъ установки въ незнакомой даже мѣстности и съ особо выученнымъ для этой цѣли личнымъ составомъ. За этимъ собственно и ходить недалеко. Все это имѣется въ полной готовности въ Одесскомъ военномъ округѣ и много разъ испытано на маневрахъ — надо только теперь перевезти все это во Владивостокъ. Наконецъ, долженъ быть въ полной готовности сѣсть на транспорты отрядъ сухопутныхъ войскъ съ 6-ти-мѣсячнымъ запасомъ провіанта и достаточнымъ запасомъ патроновъ, который долженъ составить горнизонъ новой базы для флота.

Для конвоя всѣхъ трехъ транспортовъ и для защиты береговъ у новой базы должно быть отдѣлено достаточное количество подводныхъ лодокъ и миноносцевъ, — вотъ еще новая для нихъ задача, почему ихъ во Владивостокѣ должно быть какъ можно больше.

Оборудованіе Владивостока и подготовка подвижной базы — дѣло первостепенной важности [1].

На оборудованіе Владивостока и подвижной базы надо смотрѣть не какъ на дѣло случайное, а какъ на дѣло первостепенной важности. А потому нельзя везти все для этого необходимое только тогда, когда желѣзная дорога свободна отъ перевозки войскъ, — а надо временно только для этого и предоставить желѣзную дорогу, какъ она предоставляется для перевозки извѣстнаго

---

[1]) Особенно это стало ясно послѣ паденія Портъ-Артура, хотя должно было быть не менѣе ясно и до этого. Вѣдь Портъ-Артуръ палъ единственно только изъ-за своей необорудованности и неподготовленности къ продолжительной осадѣ. Въ немъ не оказалось достаточнаго количества провіанта, боевыхъ припасовъ и медикаментовъ, не говоря уже о неоконченныхъ укрѣпленіяхъ, отсутствіи оборонительныхъ минъ, подводныхъ лодокъ и т. п. Неужели же можно допустить чтобы то же самое повторилось съ Владивостокомъ!

армейскаго корпуса, который уже идетъ непрерывно, пока не будетъ перевезенъ весь. А для этого надо тщательно подготовить все, что можетъ быть отправлено вмѣстѣ, а потомъ остальное уже можно доставлять и небольшими партіями.

Все, что нужно для временной базы, надо начать готовить именно сейчасъ, чтобы ко времени прихода на театръ военныхъ дѣйствій адмирала Рожественскаго все это было въ полной готовности. Если продержится до того времени Портъ-Артуръ, то именно вся эта подвижная база и можетъ быть направлена туда, въ первый благопріятный моментъ — и эта помощь будетъ дѣйствительно существенная, такъ какъ она будетъ строго обдумана, а не организована кое-какъ, на скорую руку, гдѣ многаго, окажется, будетъ недоставать, а многое окажется излишнимъ. Въ декабрѣ, вѣроятно, окончательно выяснится, продержится ли Портъ-Артуръ до весны, а разъ надежда на это будетъ, сейчасъ же надо приниматься за подготовку второй подвижной базы, предназначая первую для Портъ-Артура, а вторую — для той базы, которую придется выбрать себѣ адмиралу Рожественскому.

Надо имѣть оборудованную подвижную базу и при эскадрѣ Рожественскаго.

Но готовиться помочь въ первый благопріятный моментъ Портъ-Артуру надо еще и съ другого конца, о чемъ я тоже упоминалъ въ началѣ моего изслѣдованія. Надо сейчасъ же снарядить одинъ или два *быстроходныхъ* — это ихъ непремѣнное условіе — большихъ парохода съ отрядами свѣжихъ войскъ, съ запасами снарядовъ, патроновъ и провіанта и отправить ихъ въ догонку второй эскадрѣ Тихаго Океана. Пусть они будутъ находиться все время при ней и воспользуются первымъ удобнымъ случаемъ, первымъ отсутствіемъ или отвлеченіемъ японцевъ, чтобы прорваться въ Портъ-Артуръ, — быть можетъ, благопріятное время для помощи будетъ столь коротко, что пока дадутъ знать во Владивостокъ, да пока оттуда придетъ помощь, уже будетъ поздно... И сколько тогда будетъ горечи и обидныхъ, напрасныхъ сожалѣній... Ей-Богу же, Портъ-Артурцы заслужили, чтобы были приложены не только всевозможныя заботы, но прямо сверхчеловѣческія усилія, чтобы имъ помочь. А это вѣдь такъ просто выполнить.

Ну, а если Портъ-Артуръ падетъ раньше прихода на Востокъ второй эскадры, вѣдь эти усилія все-таки не пропадутъ даромъ. Эти транспорты очень пригодятся для оборудованія временной базы, для захвата какого-нибудь острова въ видѣ такой базы, для чего можетъ быть единственнымъ средствомъ явится высадка десанта,

да и вообще кто знаетъ, что можетъ понадобиться въ такомъ неизвѣданномъ дѣлѣ, которое предпринялъ адмиралъ Рожественскій. Надо быть на все готовыми, а для этого надо быть запасливыми и имѣть все съ собой.

IX [1].

Откуда у меня право судить о способахъ довести кампанію до благополучнаго конца.

Говорю я все это, но возникаетъ вопросъ: повѣрятъ ли мнѣ, что все это дѣйствительно такъ, что все это нужно, что все это можно было сдѣлать, а если этого сдѣлано не было, то надо объ этомъ сокрушаться и, сознавъ свою ошибку, немедленно же, энергично приниматься за работу? Достаточно ли я привелъ доказательствъ въ защиту высказываемыхъ мною мнѣній, да еще въ такую серьезную минуту, какую переживаетъ теперь Россія? Боже сохрани теперь подымать пустые вопросы, да еще могущіе напрасно взволновать общество.

И я долженъ сознаться, и это меня самого мучитъ, что доказательства мои не полны, и тѣмъ болѣе это мучительно, что вотъ они эти доказательства, у меня подъ рукой, а привести ихъ не могу, а причина этого вотъ какая.

Мнѣ приходится говорить о такихъ вещахъ, въ разсужденіяхъ о которыхъ каждое слово надо бережно взвѣшивать, чтобы не сказать того, чего не знаетъ нашъ противникъ и что можетъ ему быть полезно, хотя бы это и могло помочь доказательности моихъ предложеній. Поэтому многое изъ того, что я говорю, я вынужденъ просить принять на вѣру. Но разъ это такъ, я обязанъ, по крайней мѣрѣ, привести извѣстныя основанія, которыя давали бы мнѣ право разсчитывать на такое довѣріе, и вотъ именно это соображеніе заставляетъ меня довести до свѣдѣнія моихъ читателей тотъ фундаментъ, который даетъ право и мнѣ судить о томъ, какъ намъ лучше всего дѣйствовать противъ японцевъ.

Возвратившись съ Дальняго Востока, гдѣ я въ продолженіе двухъ лѣтъ плавалъ въ должности непосредственнаго помощника начальника эскадры Тихаго океана, я девять лѣтъ занималъ каѳедру исторіи военно-морского искусства, морской тактики и мор-

[1] Статьи мои вызвали нѣсколько возраженій и въ послѣдовавшей полемикѣ нѣкоторые вопросы пришлось освѣтить болѣе детально и привести дополнительныя доказательства. Все это сгруппировано мною въ настоящей главѣ.

ской стратегіи въ Николаевской Морской Академіи. Въ продолженіе этого времени я каждое лѣто находился извѣстное время въ плаваніи, причемъ участвовалъ во всѣхъ большихъ маневрахъ — какъ чисто морскихъ, такъ и совмѣстныхъ арміи съ флотомъ, какъ въ Балтійскомъ, такъ и въ Черномъ моряхъ. Одно лѣто я сплошь пробылъ на артиллерійскомъ отрядѣ въ должности завѣдующаго практическими занятіями офицеровъ, — будущихъ спеціалистовъ-артиллеристовъ — по тактикѣ, а другой разъ въ продолженіе шести мѣсяцевъ проплавалъ на одномъ изъ судовъ Черноморскаго флота. Наконецъ мнѣ пришлось пробыть пять мѣсяцевъ на французскомъ броненосномъ крейсерѣ «Latocuhe-Treville», который составлялъ одно изъ судовъ отряда высшей военно-морской школы (соотвѣтствующей нашей Морской академіи), начальникомъ которой былъ въ то время адмиралъ Фурнье, который вмѣстѣ съ тѣмъ читалъ и лекціи по тактикѣ и стратегіи. Во время этого плаванія я прослушалъ курсъ этой школы, участвовалъ во всѣхъ практическихъ занятіяхъ и, вмѣстѣ съ крейсеромъ, участвовалъ въ трехнедѣльныхъ большихъ маневрахъ въ Средиземномъ морѣ, именно съ тою эскадрою, которою командовалъ столь извѣстный у насъ адмиралъ Жерве. Чтобы доказать нѣкоторое свое право говорить и о дѣйствіяхъ на сушѣ и о приморскихъ крѣпостяхъ, я замѣчу, что въ продолженіе нѣсколькихъ послѣднихъ лѣтъ читалъ морское дѣло на старшемъ курсѣ Николаевской академіи генеральнаго штаба и, совмѣстно съ профессоромъ инженерной академіи Н. Э. Буйницкимъ, велъ практическія занятія въ офицерской артиллерійской школѣ—съ офицерами береговой артиллеріи, командируемыми въ эту школу изъ всѣхъ приморскихъ крѣпостей. Въ это время я имѣлъ случай быть почти во всѣхъ нашихъ приморскихъ крѣпостяхъ и въ нѣкоторыхъ — по нѣскольку разъ. Чтобы вести эти занятія съ сухопутными офицерами и излагать имъ начала морского военнаго дѣла параллельно со знакомымъ имъ военнымъ дѣломъ, мнѣ пришлось, насколько было мнѣ то по силамъ, изучить литературные труды нѣкоторыхъ выдающихся авторовъ по военному дѣлу. Вѣдая практическими занятіями по стратегіи въ Николаевской Морской академіи, мнѣ пришлось изучить по подлиннымъ документамъ состояніе всѣхъ возможныхъ для насъ театровъ военныхъ дѣйствій, нашихъ силъ и силъ нашихъ противниковъ и руководить, на основаніи этихъ данныхъ, составленіемъ слушателями офицерами плановъ кампаній и примѣненіемъ ихъ во время прак-

тическихъ занятій. Я участвовалъ въ цѣломъ рядѣ комиссій по различнымъ вопросамъ, касающимся организаціи и боевой подготовки флота, и не разъ я имѣлъ порученія отъ высшаго морского начальства по разработкѣ отдѣльныхъ вопросовъ въ этой области.

Черезъ два мѣсяца по объявленіи войны я былъ назначенъ начальникомъ военно-морского отдѣла штаба командующаго флотомъ въ Тихомъ океанѣ, т. е. того отдѣла, въ которомъ сосредоточены всѣ свѣдѣнія какъ о нашихъ силахъ и непріятельскихъ, такъ и о театрѣ военныхъ дѣйствій, и обязанность котораго подготовлять весь матеріалъ для плановъ различныхъ военныхъ предпріятій. Когда приготовленіе второй эскадры приходило къ концу, адмиралъ Рожественскій просилъ командующаго флотомъ адмирала Скрыдлова прислать довѣренное лицо для участія въ обсужденіи плана плаванія и дѣйствій второй эскадры, и съ этимъ порученіемъ я выѣхалъ изъ Владивостока во второй половинѣ августа. На второй эскадрѣ я пробылъ цѣлый мѣсяцъ, съ 15-го сентября по 16-е октября, когда покинулъ ее въ Виго.

Такимъ образомъ состояніе нашихъ морскихъ силъ, мнѣнія высшихъ руководителей нашими активными морскими силами — все это мнѣ болѣе или менѣе извѣстно.

Я очень хорошо понимаю, что именно все то, что я сказалъ сейчасъ, въ громадной степени увеличиваетъ мою отвѣтственность за тѣ мысли, которыя я высказываю въ печати, и въ особенности теперь. Но я съ радостью смѣло беру на себя всю эту отвѣтственность и не отказываюсь ни отъ одного слова, ни отъ одной мысли, высказанной мною въ этихъ статьяхъ.

Необходимость снаряженія 3-й эскадры признана цѣлымъ рядомъ выдающихся нашихъ морскихъ авторитетовъ.

Наконецъ, это совсѣмъ и не мои только мысли и не мною впервые онѣ высказаны, да и странно бы было, если бы такія мысли не возникали именно въ морской средѣ съ самаго начала войны.

Въ самыхъ первыхъ числахъ апрѣля адмиралъ Скрыдловъ, который былъ назначенъ командующимъ флотомъ Тихаго океана, на мѣсто погибшаго на «Петропавловскѣ» адмирала Макарова, подалъ записку, изъ которой я приведу нѣсколько отрывковъ, потерявшихъ уже теперь всякій характеръ секрета. Вотъ они.

Записка командующаго флотомъ Тихаго океана вице-адмирала Скрыдлова.

«Центръ тяжести успѣха дѣла лежитъ въ силѣ идущей изъ Балтики эскадры, которая поэтому должна быть сильнѣе той части японскаго флота, которая можетъ быть направлена для ея встрѣчи. Особую важность представляетъ не тотъ составъ, въ которомъ экспедиція выйдетъ, а тотъ, въ которомъ она придетъ на театръ

военныхъ дѣйствій, а равно и своевременность ея прибытія, такъ какъ приходъ ея, напримѣръ, послѣ паденія Портъ-Артура, будетъ имѣть совершенно иное значеніе, чѣмъ до этого возможнаго событія [1]).

«По разрѣшеніи главнаго столкновенія въ нашу пользу, всѣ заботы должны быть направлены къ наилучшему использованію полученнаго нами преимущества, изъ-за котораго въ сущности и велась вся морская война — т. е. изъ-за командованія моремъ. Оно выразится въ содѣйствіи флота сухопутнымъ операціямъ, которое, при чрезвычайно дурныхъ путяхъ сообщенія, даетъ нашей арміи неоцѣнимыя преимущества надъ непріятелемъ и будетъ подавляющимъ образомъ способствовать успѣху нашей сухопутной кампаніи.

«Посылаемая на Дальній Востокъ эскадра имѣетъ задачей, совмѣстно съ имѣющимися тамъ силами, получить господство на морѣ.

«Въ виду раздѣленности нашихъ силъ, находящихся въ Портъ-Артурѣ, Владивостокѣ и идущей изъ Балтики, положеніе сосредоточенныхъ японскихъ морскихъ силъ выгоднѣе. Имъ представляется возможность встрѣчать наши силы по частямъ. Портъ-Артурская эскадра и Владивостокскій отрядъ гораздо слабѣе противника, а потому могутъ оказаться не въ состояніи послѣдовать за японцами, когда тѣ направятся на встрѣчу эскадрѣ, идущей изъ Балтійскаго моря. Поэтому, эта эскадра должна быть столь могущественна, чтобы имѣть возможность *самостоятельно* нанести тяжкое пораженіе главнымъ силамъ японскаго флота.

«Отсюда слѣдуетъ, что эта эскадра должна заключать въ себѣ всѣ типы судовъ, необходимые для эскадреннаго боя и для развѣдочной службы. Лишеніе эскадры, напр., эскадренныхъ миноносцевъ поставитъ ее въ высокой степени невыгодное и даже опасное положеніе при наличіи такихъ судовъ у вышедшаго въ ней навстрѣчу противника, а это несомнѣнно будетъ такъ.

«Вслѣдствіе особыхъ тяжелыхъ обстоятельствъ плаванія эскадры, безъ возможности пользоваться угольными станціями и ремонтными средствами попутныхъ портовъ, оборудованіе ея вспомогательными средствами должно носить совершенно исключительный характеръ.

[1]) Обращаю вниманіе на то, что въ началѣ апрѣля, т. е. за двѣ недѣли до первой высадки японцевъ на Ліатонгскомъ полуостровѣ, въ этой запискѣ предусматривалось паденіе Портъ-Артура.

«Она должна быть снабжена угольщиками, могущими поднять $1^1/_4$ запаса угля на весь переходъ до Портъ-Артура, считая тутъ и уголь, необходимый для движенія и самихъ транспортовъ.

«Она должна имѣть могущественныя средства для исправленія поврежденій механизмовъ, и притомъ, въ цѣляхъ живучести,—средства эти не должны быть сосредоточены на одномъ транспортѣ [1]), а разбиты на нѣсколькихъ.

«Состоящія при эскадрѣ минныя флотиліи должны имѣть особыя вспомогательныя суда для питанія, исправленія и своза больныхъ и опять разбитыя на нѣсколько транспортовъ [2]), чтобы минная флотилія могла, если обстоятельства плаванія заставятъ ее раздѣлиться,—имѣть при каждой части такой транспортъ.

«Транспорты должны идти при эскадрѣ до самаго Портъ-Артура. Во время пути они несутъ дозорную службу въ морѣ и сторожевую на якорѣ. Послѣ боя они принимаютъ раненыхъ, буксируютъ поврежденныя суда и т. п. По приходѣ на мѣсто они будутъ столь же необходимы для перевозки войскъ и подвоза къ нимъ провіанта и боевыхъ припасовъ, такъ какъ, съ переходомъ командованія моремъ въ наши руки, намъ предстоитъ цѣлый рядъ десантовъ въ тылъ японцевъ, и даже перевозка нашей арміи въ Японію. Именно для достиженія этой цѣли и предполагается столь большое напряженіе морскихъ силъ, потребующее очень большихъ денежныхъ средствъ.

«Угольные транспорты необходимо снабдить приспособленіями для нагрузки угля въ морѣ.

«Составъ эскадры [3]):

«Эскадренные броненосцы: «Суворовъ», «Императоръ Александръ III», «Бородино», «Орелъ», «Ослябя», «Сисой Великій» и «Наваринъ».

«Крейсеры: «Нахимовъ», *«Владиміръ Мономахъ»*, «Дмитрій Донской», «Аврора», «Свѣтлана», «Олегъ», «Жемчугъ», «Изумрудъ» и «Алмазъ».

---

[1]) Къ сожалѣнію, со второй эскадрой пошелъ только одинъ транспортъ-мастерская—это «Камчатка». Страшно подумать, что будетъ съ эскадрой, если съ этимъ транспортомъ что-нибудь случится.

[2]) Къ сожалѣнію, при второй эскадрѣ нѣтъ ни одного такого транспорта.

[3]) Обыкновеннымъ шрифтомъ помѣчены тѣ корабли, которые въ дѣйствительности пошли въ составѣ второй эскадры, а курсивомъ—тѣ, которые предлагаются мною въ составъ третьей эскадры.

«20 [1]) эскадренныхъ миноносцевъ.

«Мастерскія—«Камчатка» и «*Океанъ*».

«Транспорты съ прѣсной водой [2]), транспорты-угольщики, транспорты съ запасами, *транспорты для миноносцевъ*, транспорты-госпитали [3]).

«Подъ прикрытіемъ этой сильной эскадры за ней направляется — вторая вспомогательная:

«Броненосцы: «*Слава*», «*Императоръ Николай I*».

«Броненосцы береговой обороны: «*Адмиралъ Сенявинъ*», «*Адмиралъ Ушаковъ*», «*Генералъ-Адмиралъ Апраксинъ*».

«Крейсеръ «*Адмиралъ Корниловъ*». Минные крейсеры: «*Посадникъ*», «*Абрекъ*» и «*Воевода*».

«Эскадры желательно снабдить шарами, змѣями и мелкими подводными лодками, которыя могутъ быть подняты на боканцы» [4]).

«По снаряженіи нашей эскадры роль ледокола «Ермакъ» въ Балтійскомъ морѣ закончена. На Дальнемъ же Востокѣ, во время будущей зимней кампаніи, въ особенности для Владивостока, онъ можетъ быть въ высшей степени полезнымъ. Поэтому, въ числѣ транспортовъ, идущихъ съ эскадрой, долженъ быть «*Ермакъ*» [5]).

«Въ случаѣ необходимости дальнѣйшаго увеличенія нашихъ морскихъ силъ на Дальнемъ Востокѣ, придется прибѣгнуть къ отправкѣ на Дальній Востокъ части Черноморскаго флота» [6]).

Записки о необходимости усиленія эскадры были поданы адмиралами Дубасовымъ и Бирилевымъ.

И такая записка была не одна. Въ началѣ сентября подобная же записка была подана адмираломъ Дубасовымъ, а въ концѣ октября — адмираломъ Бирилевымъ. Это все имена лучшихъ нашихъ адмираловъ. И это только тѣ записки, авторы которыхъ мнѣ извѣстны, а я знаю, что еще многіе другіе морскіе офицеры высшихъ чиновъ тоже подавали свои письменныя мнѣнія по этому вопросу.

Не слѣдуетъ возлагать отвѣтственность за слабость второй эскадры на адмирала Рожественскаго.

Мнѣ приходилось еще слышать вопросъ: вѣдь отъ адмирала Рожественскаго зависѣло составить эскадру изъ тѣхъ судовъ, ко-

---

[1]) Со второй эскадрой пошло только двѣнадцать.

[2]) При второй эскадрѣ только одинъ такой транспортъ.

[3]) То же самое.

[4]) Вторая эскадра не имѣетъ ничего подобнаго.

[5]) «Ермакъ» не пошелъ со второй эскадрой.

[6]) Не надо забывать, что эта записка была написана, когда Портъ-Артуръ еще не былъ отрѣзанъ и когда трудно было предвидѣть поспѣшное возвращеніе адмирала Ухтомскаго. Послѣ этого, очевидно, эта необходимость отправки части Черноморскаго флота наступила.

торыя онъ хотѣлъ, отчего же онъ ихъ не взялъ съ собой? Значитъ это было невозможно.

Здѣсь мы встрѣчаемся съ очень деликатнымъ вопросомъ, но всетаки попытаюсь отвѣтить и на него.

Вспомните только, какіе разсказы ходили во время снаряженія второй эскадры объ отношеніи къ этому дѣлу адмирала Рожественскаго, какія перепечатывались въ русскихъ газетахъ интервью какихъ-то иностранныхъ корреспондентовъ съ адмираломъ!

Постарайтесь вдуматься, каково должно было быть внутреннее состояніе адмирала, который все это зналъ, и надъ которымъ висѣла эта паутина, сотканная изъ лжи, брошенныхъ на ходу полусловъ, намековъ и извращеній. Легко ли это было ему — человѣку безспорно неутомимой энергіи и беззавѣтной храбрости. И если возникалъ вопросъ о прибавкѣ какого-нибудь судна, но вмѣстѣ съ этимъ выставлялся цѣлый рядъ сопряженныхъ съ этимъ затрудненій, то легко ли было *ему,* предназначенному вести эскадру, указывать на ея слабость? Какую это могло получить окраску въ той атмосферѣ, которой онъ былъ окруженъ? И я убѣжденъ, что если и теперь его спросили бы по телеграфу, нужны ли ему подкрѣпленія, и онъ въ этомъ вопросѣ уловилъ бы хоть тѣнь того жала, которое не разъ съ острой болью вонзалось въ его сердце во время приготовленія эскадры, онъ навѣрно бы отвѣтилъ: нѣтъ. мнѣ не нужны никакія подкрѣпленія.

На это мнѣ могутъ возразить: хорошо, пусть все это даже такъ; но адмиралъ долженъ былъ пренебрегать всѣмъ этимъ, переломить себя: вѣдь польза дѣла прежде всего.

Но возражающимъ такъ я отвѣчу: а принимаете ли вы во вниманіе, каково дѣйствительное положеніе адмирала Рожественскаго? Всѣ глаза теперь обращены на него, онъ является центральной фигурой на фонѣ развертывающихся событій на морѣ, и это болѣе чѣмъ понятно, но вы забыли его офиціальное положеніе. Онъ начальникъ *второй эскадры* флота Тихаго океана и больше ничего. Есть *первая эскадра,* или вѣрнѣе ея остатки, и у нея свои начальники — адмиралы Іессенъ и Виренъ, будетъ снаряжена *третья эскадра* — у нея будетъ свой особый начальникъ.

А надъ всѣми этими начальниками эскадръ стоитъ командующій *флотомъ* Тихаго океана, не подчиненный по уставу ни управляющему Морскимъ Министерствомъ, ни Генералъ - Адмиралу, а только *главнокомандующему* сухопутными и *морскими* силами.

Мнѣнія, высказанныя въ августѣ 1904 г. по поводу необходимости послать

Третью эскадру командующаго флотами и главнокомандующаго морскими и сухопутными силами.

Вотъ тѣ лица, которыхъ надо было спрашивать, нужна ли третья эскадра, и когда ее нужно было отправить, и которые ничѣмъ не были стѣснены въ высказываніи своего мнѣнія, а даже напротивъ — на ихъ обязанности лежало высказать эти мнѣнія.

И они ихъ высказали. Я уже приводилъ выше выдержки изъ записки командующаго флотомъ, поданной за *5 мѣсяцевъ* до выхода второй эскадры. Въ августѣ же, когда я уѣзжалъ изъ Владивостока, я имѣлъ порученіе какъ отъ лица командующаго флотомъ, такъ и отъ лица главнокомандующаго [1]) выразить крайнюю необходимость въ усиленіи второй эскадры, въ широкомъ оборудованіи Владивостока и въ посылкѣ туда всѣхъ оставшихся въ Балтійскомъ и Черномъ моряхъ пригодныхъ для службы минныхъ судовъ. А потому никакая отвѣтственность за тотъ или другой составъ второй эскадры на адмирала Рожественскаго — простого начальника одной изъ эскадръ — возлагаться не можетъ.

Главная причина непосылки 3-й эскадры—отсутствіе яснаго сознанія въ важности войны и преобладающаго значенія въ ней флота.

Конечно, тутъ естественно возникаетъ вопросъ — отчего же не были приняты во вниманіе мнѣнія всѣхъ этихъ компетентныхъ лицъ. А на это отвѣчу: главнымъ образомъ потому, что *до сихъ еще поръ* у очень многихъ лицъ нѣтъ сознанія, какъ серьезна эта война и какъ почти все въ ней зависитъ главнымъ образомъ отъ силы нашего флота. Это дико, нелѣпо, — но, къ сожалѣнію, это такъ.

Дорого, страшно дорого дается Россіи сознаніе необходимости стать первоклассной морской державой. Теперь это, конечно, несвоевременно, но въ свое время я постараюсь доказать, и надѣюсь успѣшно, что и въ случаѣ войны съ Германіей владѣніе моремъ будетъ играть огромную, почти рѣшающую роль. И нѣмцы, съ императоромъ Вильгельмомъ во главѣ, очень хорошо это поняли. Недаромъ въ одной изъ блестящихъ своихъ рѣчей онъ провозгласилъ, что «*будущность Германіи на водѣ*». Мы только теперь, да еще съ громаднымъ трудомъ, начинаемъ это сознавать — и результаты налицо.

Изъ-за непониманія значенія флота мы медлимъ постройкой новыхъ кораблей.

Какъ туго это намъ дается, ярко видно изъ того, какъ мы относимся къ постройкѣ такихъ кораблей, которые въ этой войнѣ участія уже принять не могутъ. Таковыми можно считать эскадренные броненосцы «Андрей Первозванный», «Императоръ Павелъ I», «Память Евстафія» и «Іоаннъ Златоустъ». На нихъ ра-

[1]) Которымъ въ то время былъ генералъ-адъютантъ Алексѣевъ.

боты частью совсѣмъ прекращены, а частью ведутся самымъ неспѣшнымъ образомъ. Точно считается, что по окончаніи этой войны мы будемъ имѣть достаточное время собрать всевозможныя комиссіи, цѣлые годы обсуждать программы кораблестроенія, какъ мы это дѣлали до сихъ поръ, и опять... опоздать! Точно не надо разсчитывать на значительное уменьшеніе числа нашихъ кораблей въ эту войну, и не надо *немедленно* же начинать готовить вышедшимъ изъ строя кораблямъ замѣстителей.

Надъ нами нависаетъ возможность проигрыша кампаніи.

А я скажу вотъ что. Надъ нами, изъ-за слабости нашего флота, а главнымъ образомъ изъ-за неумѣнья его использовать, нависаетъ возможность проигрыша кампаніи и печальной необходимости заключить миръ на тяжелыхъ для насъ условіяхъ. Мнѣ не менѣе больно и стыдно будетъ это, чѣмъ кому угодно, но закрывать глаза на эту возможность, по совѣсти и чести, не могу и, считаю я, не смѣю. Я не смѣю не разсчитывать *и на это.*

Надо лихорадочно готовиться къ слѣдующей войнѣ.

Ну, а тогда вѣдь придется лихорадочно готовиться къ слѣдующей войнѣ, которая вѣдь опять цѣликомъ отъ владѣнія моремъ будетъ зависѣть, и, повторяю,— это все равно будетъ такъ, съ кѣмъ бы мы ни воевали, и что же.... опять опоздать! Вѣдь противникъ нашъ опять самъ объявитъ намъ войну, если онъ будетъ готовъ раньше насъ,— вѣдь въ этомъ сомнѣнія нѣтъ.

Мы должны быть готовы раньше японцевъ.

Всѣ свободныя верфи въ Европѣ должны быть заняты сооруженіемъ для насъ флота.

Вся наша надежда на успѣхъ будетъ лежать въ томъ, что *мы* будемъ готовы *раньше.* Такъ вотъ, если стать на эту точку зрѣнія, то всѣ свободныя верфи въ Европѣ, за исключеніемъ развѣ англійскихъ, должны быть теперь заняты сооруженіемъ кораблей для русскаго флота, не говоря уже о нашихъ русскихъ: на нихъ день и ночь должна идти работа.

Мнѣ возразятъ пожалуй на это: «А не лучше ли подождать? Вѣдь не кончившаяся еще война, это — *большая* морская война, которую ждали столько времени, чтобы она дала тотъ боевой опытъ, который повѣрилъ бы многочисленныя, разнообразныя и постоянно мѣняющіяся средства борьбы на морѣ». Этотъ аргументъ всегда приводился, когда нападали, напр., на постройку большихъ броненосныхъ кораблей. Такъ подождемте, говорятъ, выводовъ, обсудимъ и тогда примемся за постройку.

И когда я это слышу, мною овладѣваетъ отчаяніе. Передо мною рисуются безконечныя комиссіи, пережевывающія пустяки, не обращающія вниманія на главное, лишенныя общей руководящей идеи, кропотливо работающія и создающія проекты и положенія, подобныя

одѣяламъ изъ лоскутковъ, подлежащія новымъ обсужденіямъ, и опять никакой личной отвѣтственности, никакой энергіи, никакого огня....

И пусть будетъ доля правды въ томъ, что *лучше* выждать результатовъ войны; но вѣдь не забывайте же, что мы въ особыхъ условіяхъ, и что *лучшее есть врагъ хорошаго*. Вѣдь намъ ждать некогда, вѣдь поздно будетъ — поздно!

Эта война подтвердила существовавшее до войны мнѣніе о наилучшихъ типахъ судовъ, а потому нечего ждать для постройки новаго флота.

А теперь позвольте мнѣ сказать еще вотъ что.

Укажите мнѣ пожалуйста, что̀ изъ существовавшихъ еще до войны взглядовъ на типы наилучшихъ для войны кораблей опровергнуто десятимѣсячнымъ опытомъ войны? И я вамъ смѣло отвѣчу — *ничего*, а потому продолжаю смѣло утверждать, что всѣ эти промедленія не болѣе какъ проявленія *безумной*, если не сказать болѣе, осторожности.

Задолго до войны вездѣ, кромѣ Россіи, было сознано огромное значеніе броненосныхъ крейсеровъ.

Хотите вы доказательствъ — извольте. За много лѣтъ до этой войны было признано, что броня играетъ огромную роль въ современномъ морскомъ бою, что наилучшіе типы судовъ для морской войны — это хорошо забронированные эскадренные броненосцы и броненосные крейсеры, къ которымъ должно быть придано извѣстное количество эскадренныхъ (т. е. большихъ) миноносцевъ. Всѣ европейскія государства, Соединенные Штаты и Японія давно уже строили крейсеры почти исключительно большіе и броненосные, — и мы только одни строили почти исключительно крейсеры неброненосные и средняго водоизмѣщенія. Судите сами: мы выстроили въ послѣднее время только *одинъ* броненосный крейсеръ — «Баянъ», и массу неброненосныхъ: «Діану,» «Палладу», «Аврору», «Богатырь», «Олегъ», «Очаковъ», «Кагулъ,» «Аскольдъ», «Варягъ», «Баяринъ», «Алмазъ», «Жемчугъ,» «Изумрудъ», «Новикъ». И не горько ли сознавать, что все преимущество въ силѣ японскаго флота какъ въ началѣ кампаніи, такъ и теперь передъ эскадрой Рожественскаго именно въ отрядѣ изъ 6 большихъ *броненосныхъ* крейсеровъ, къ которымъ они присоединили еще 2 большихъ *броненосныхъ* крейсера, купленныхъ передъ началомъ войны въ Италіи, и которые такъ же легко могли быть куплены и нами. Не будь этихъ крейсеровъ, или будь они не броненосными, изъ которыхъ состояла половина нашего флота въ Портъ-Артурѣ, или будь у насъ вмѣсто неброненосныхъ все броненосные крейсеры,—мы были бы сильнѣе на морѣ — вѣдь это былъ бы выигрышъ кампаніи. И произошло это только вслѣдствіе отсутствія настоящаго *военнаго* образованія на-

шего личнаго состава. Мы вѣдь и теперь не хотимъ знать никакихъ коэфиціентовъ, историческихъ изслѣдованій, изученія морской тактики, стратегіи, вообще чего-нибудь, что пахло бы... наукой. И безчисленныя комиссіи, во многихъ изъ которыхъ я самъ принималъ участіе и грызъ кулаки отъ озлобленія и невозможности что-либо сдѣлать, прозѣвали переворотъ въ кораблестроеніи, совершійся на Западѣ, въ сторону усиленія брони: они жили еще тѣмъ, что считали необходимымъ дѣлать на Западѣ двадцать лѣтъ тому назадъ, и не вѣрю я и теперь, что не произойдетъ опять то же самое.

Нашъ личный составъ лишенъ военнаго образованія.

Затѣмъ, за нѣсколько лѣтъ до настоящей войны, во всѣхъ государствахъ ясно обозначилось стремленіе увеличить силу средней артиллеріи, поднявъ ее калибръ съ 6 дюймовъ до 7, $7^1/_2$, 8 и увеличивъ длину этихъ орудій съ 45 калибровъ до 50. Хотя мы отстали и въ этомъ, но немного. Наши новые броненосцы—«Андрей Первозванный» и «Императоръ Павелъ» уже должны быть вооружены 8 дюймовыми орудіями въ 50 калибровъ длиной.

За нѣсколько лѣтъ до войны выяснилась необходимость увеличить силу средней артиллеріи.

И вотъ настоящая война полностью подтвердила правильность этихъ главныхъ, установленныхъ за нѣсколько лѣтъ до нея, положеній. Она ясно доказала могущество брони и большихъ кораблей, необходимость увеличить калибръ средней артиллеріи, второстепенную роль миноносцевъ. Ну, такъ чего же еще вамъ надо, чего же еще ждать, а въ особенности, когда ждать нельзя!

Не спорю, если подождать, можно будетъ принять во вниманіе массу мелочей, многое усовершенствовать; но надо понять, что на это у насъ *нѣтъ времени,* что, поступая такъ, мы изъ-за деревьевъ лѣса не видимъ, и не хотимъ видѣть *главнаго* вывода изъ этой войны. Я говорю изъ *этой,* ибо она сейчасъ ближе и понятнѣе, но выводъ этотъ старъ какъ міръ.

Мы не хотимъ видѣть главнаго вывода изъ настоящей войны.

Развѣ оттого погибъ нашъ флотъ, что корабли наши слабѣе японскихъ, что тѣ были снабжены новѣйшими усовершенствованіями, а у насъ ихъ не было? Нѣтъ, и тысячу разъ нѣтъ. Флотъ нашъ погибъ оттого, что онъ былъ численно слабъ, оттого, что части его были разъединены, не были готовы къ войнѣ и не содержались въ должной исправности, и наконецъ оттого, что не было должнаго руководительства флотомъ. Такъ что же? — мы хотимъ повторить это вновь въ будущемъ? Да вѣдь какъ же отъ одной только этой мысли не придти въ отчаяніе! И мелочами намъ придется теперь жертвовать. Теперь надо стремиться къ тому,

Что намъ нужно.

чтобы *раньше* быть *сильнѣе* противника, чтобы все, что у насъ будетъ, хотя бы и не столь совершенное, держать въ *полной исправности* и вдохнуть въ нашъ личный составъ кипучую энергію, неустанную работоспособность и ясное сознаніе необходимости не терять времени. Вотъ что намъ нужно, и съ этимъ мы побѣдимъ. Вотъ уже гдѣ съ полнымъ убѣжденіемъ можно присоединиться къ словамъ адмирала Бирилева, что каждый потерянный день — проступокъ, потерянная недѣля — преступленіе.

Японцы времени не теряютъ.

И вотъ японцы времени не теряютъ — постройка заказанныхъ ими судовъ производится со всевозможной поспѣшностью, а намъ вѣдь надо построить гораздо больше, такъ какъ мы несравненно больше потеряли.

Ну, а вотъ вамъ еще образчикъ отсутствія яснаго сознанія о громадной важности операцій на морѣ въ этой войнѣ.

У главнокомандующаго сухопутными и МОРСКИМИ силами нѣтъ МОРСКОГО штаба.

Обратили ли вы вниманіе, какъ обставленъ главнокомандующій сухопутными и *морскими* силами для руководства *морскими* операціямми. Для этого у него имѣется морская походная канцелярія и начальникъ этой канцеляріи — капитанъ 2 ранга Русинъ. Это выдающійся по своимъ способностямъ офицеръ и прекрасно знакомъ съ японскимъ флотомъ, такъ какъ передъ войной въ продолженіе нѣсколькихъ лѣтъ занималъ должность нашего военно-морского агента въ Японіи, и я самъ читалъ его донесенія, въ которыхъ онъ въ началѣ декабря не только что считалъ войну съ Японіей неизбѣжной, но даже указывалъ и время начала военныхъ дѣйствій — первыя числа февраля по новому стилю — и какъ онъ былъ правъ!

Но, несмотря на все это, вѣдь онъ всетаки не болѣе какъ капитанъ 2 ранга, по сухопутному подполковникъ, и не болѣе какъ начальникъ *канцеляріи*. Какое же вліяніе онъ можетъ имѣть на рѣшенія и распоряженія главнокомандующаго *морскими* силами, да еще не моряка по профессіи?

Главнокомандующій сухопутными и морскими силами долженъ быть ОДИНЪ, сухопутный или морякъ — все равно.

Пусть не видятъ въ этомъ ни малѣйшаго намека на то, что, по моему мнѣнію, главнокомандующій долженъ быть морякомъ. По моему, лишь бы онъ былъ *одинъ*, т. е. высшее управленіе арміей и флотомъ находилось бы въ *однѣхъ рукахъ*, и былъ бы онъ талантливый человѣкъ, а тамъ — совершенно все равно, кто онъ: сухопутный или морякъ.

У главнокомандующаго должно быть

Но такъ какъ, очевидно, главнокомандующій не можетъ быть одновременно и генераломъ и адмираломъ, то онъ долженъ быть

Два начальника штаба— сухопутный и морской.

наилучшимъ образомъ обставленъ, и именно для руководительства тою отраслью ввѣренныхъ ему силъ, въ которой онъ не спеціалистъ. Вотъ почему было вполнѣ логично, что, когда главнокомандующимъ былъ *адмиралъ* Алексѣевъ, начальникомъ его штаба состоялъ генералъ-лейтенантъ съ огромнымъ числомъ помощниковъ, офицеровъ генеральнаго штаба, а во главѣ его морского штаба стоялъ контръ-адмиралъ Витгефтъ, а когда послѣднему пришлось остаться въ Портъ-Артурѣ, чтобы замѣнить адмирала Макарова, морскимъ штабомъ правилъ капитанъ 1-го ранга Эбергардтъ. Но именно *штабомъ,* а не *канцеляріей.* Отчего же это, когда главнокомандующимъ сдѣлался *генералъ* Куропаткинъ, морской штабъ вмѣсто того, чтобы получить значительное развитіе, въ виду того, что главнокомандующій не морякъ, вдругъ исчезъ совсѣмъ и обратился въ канцелярію и во главѣ ея только капитанъ второго ранга? На это мнѣ скажутъ: вѣдь есть командующій флотомъ. Но я возражу, что вѣдь сухопутный штабъ главнокомандующаго продолжаетъ оставаться огромнымъ, хотя имѣются командующіе арміями, и у адмирала Алексѣева былъ обширный сухопутный штабъ, когда была только одна армія и одинъ командующій арміей — генералъ Куропаткинъ.

Затѣмъ, командующій флотомъ отдѣленъ отъ главнокомандующаго огромнымъ пространствомъ (Владивостокъ — Мукденъ), а развѣ можно обо всемъ сговориться, убѣждать, приводить всѣ аргументы по телеграфу. По-моему — нельзя. И въ то время какъ командующему флотомъ, собственно говоря, нечего дѣлать во Владивостокѣ, присутствіе его въ Мукденѣ имѣло бы огромное значеніе, а наименованіе его начальникомъ морского штаба главнокомандующаго нисколько бы его не унизило, такъ какъ по правамъ и по положенію начальникъ штаба главнокомандующаго равенъ съ командующими отдѣльными арміями или флотомъ, а начальникъ штаба командующаго арміей или флотомъ равенъ корпусному командиру или начальнику эскадры.

Спрашивается, гдѣ тотъ органъ у генерала Куропаткина, который находился бы безотлучно при немъ, который позволилъ бы ему теперь же начать руководить движеніемъ второй эскадры адмирала Рожественскаго, отрядомъ Владивостокскихъ крейсеровъ, имѣющей выйти третьей эскадрой, черноморскомъ флотомъ, если онъ выйдетъ, оріентировать всѣхъ начальниковъ, скомбинировать всѣ эти движенія, скомбинировать ихъ съ дѣйствіями на сухомъ пути?

Что же, неужели будетъ такъ, что каждая изъ частей флота не будетъ знать, къ кому обратиться, такъ какъ надъ нею будетъ нѣсколько начальствъ, или изъ Петербурга будутъ руководить движеніями эскадръ до извѣстнаго момента, а затѣмъ передавать это руководительство командующему флотомъ, а тотъ будетъ о телеграфу спрашивать главнокомандующаго? Такой способъ самымъ жестокимъ образомъ осуждается исторіей, и неужели именно на немъ-то мы и остановимся? Господи, какъ все это больно, нестерпимо больно!

И я считаю, что у главнокомандующаго должно быть два начальника штаба, равныхъ по чину и по своему положенію, — по сухопутной и по морской части. Будемъ надѣяться, что къ этому придутъ, но — когда? Неужели опять для этого нуженъ какой нибудь разгромъ. Вѣдь существующій порядокъ отнимаетъ возможность должнаго руководительства дѣйствіями на морѣ, а какъ жестоко мы поплатились именно за отсутствіе цѣлесообразнаго руководительства!

Въ Главномъ Морскомъ Штабѣ сведенъ на нѣтъ оперативный отдѣлъ.

Не говоря ужъ вообще о томъ, что руководительство морскими силами изъ Петербурга, напр. изъ главнаго Морского Штаба, чрезвычайно вредно, въ частности Главный Морской Штабъ далеко не подготовленъ къ этой роли даже въ той степени, которая могла бы быть допустима. Всего два года тому назадъ въ немъ не существовало отдѣла, на обязанности котораго лежала бы подготовка и сводка матеріала для составленія плановъ кампаній съ нашими возможными противниками. Съ громадными усиліями, послѣ долгой борьбы противъ существовавшихъ взглядовъ, что морская тактика, стратегія и вообще всякая военная наука для веденія морской войны излишни, два года тому назадъ, т. е. за годъ до войны, въ Главномъ Морскомъ Штабѣ былъ организованъ такъ называемый *оперативный* отдѣлъ, на который и была возложена эта важная отрасль подготовки къ войнѣ. Къ сожалѣнію, первой работой этого отдѣла была разработка плана дѣйствій нашего флота въ Балтійскомъ морѣ! Я не хочу иронизировать, говоря это, и я отчасти понимаю, отчего онъ такъ поступилъ. Дѣло было столь новое, личный составъ отдѣла былъ такъ ограниченъ въ своей численности, что обнять такую огромную задачу, какъ изучить театръ военныхъ дѣйствій на Дальнемъ Востокѣ и всѣ связанные съ этой возможной войной вопросы, отдѣлъ счелъ себѣ не по силамъ. Взявъ задачу гораздо мѐньшаго масштаба, изъ-за не-

значительности нашихъ морскихъ силъ въ Балтійскомъ морѣ и болѣе легкаго полученія свѣдѣній и различныхъ данныхъ о театрѣ войны, находившемся подъ бокомъ, отдѣлъ рѣшилъ на этой задачѣ испробовать свои силы и выработать систему для своей работы. Но работа эта еще не была кончена, какъ разразилась война съ Японіей. Казалось бы, работа этого отдѣла должна была бы сдѣлаться особенно интенсивной вслѣдствіе внезапно нахлынувшихъ событій на морѣ, снаряженія и отправленія второй эскадры, поступавшихъ заявленій отъ высшихъ чиновъ флота о необходимости снаряженія третьей эскадры, необходимости пріобрѣтать много военнаго матеріала заграницей, отправлять мелкія суда во Владивостокъ и т. п.

Да, такъ бы казалось, а на самомъ дѣлѣ вышло наоборотъ. Отдѣлъ понемногу заглохъ. И настолько работу его считали неважной, что, когда въ августѣ мѣсяцѣ, т. е. четыре мѣсяца тому назадъ, начальникъ его капитанъ 1-го ранга Брусиловъ получилъ ругое назначеніе (командиромъ крейсера I-го ранга «Громобой»), то не нашли нужнымъ не только немедленно назначить ему замѣстителя, но мѣсто это и до сихъ поръ остается вакантнымъ. И всѣ важныя дѣла, касающіяся плановъ военныхъ дѣйствій, идутъ помимо этого отдѣла и вновь попадаютъ въ руки чиновниковъ, которымъ этотъ отдѣлъ всегда былъ бѣльмомъ на глазу. Давно они точили на него зубы... и съѣли. И неужели не нашлось другого офицера, чтобы назначить командиромъ крейсера, и понадобилось *во время войны* взять начальника такого важнаго органа Главнаго Морского Штаба?

Это, конечно, только одинъ изъ показателей, сколь маловажнымъ считается вопросъ о руководительствѣ дѣйствіями на морѣ.

Однако я отвлекся сильно въ сторону—возвращусь къ третьей эскадрѣ.

Для 3-й эскадры имѣется достаточное количество личнаго состава.

Мнѣ возражали: «А кѣмъ же вы укомплектуете третью эскадру? Хватитъ ли офицеровъ и нижнихъ чиновъ спеціалистовъ?»

На это я прежде бы всего отвѣтилъ, что, такъ какъ вся третья эскадра состоитъ изъ числящихся въ спискахъ дѣйствующаго флота судовъ, то значитъ для нихъ долженъ бы былъ быть и личный составъ. Вѣдь не можетъ же быть, чтобы строили корабли и не имѣли бы для нихъ личнаго состава. Такъ какъ корабли не всѣ въ мирное время плаваютъ, то этотъ личный составъ не весь былъ на дѣйствительной службѣ, а часть его въ запасѣ, но вѣдь съ началомъ войны запасъ этотъ призванъ на дѣйствительную службу.

Вѣдь тогда зачѣмъ было и строить корабли, если одновременно съ этимъ не подготовлялся личный составъ. Недостатокъ личнаго состава еще могъ бы имѣть мѣсто, если бы значительное его количество потребовалось на купленные экзотическіе флоты, а то вѣдь нѣтъ ихъ — этихъ флотовъ, и не могутъ же подорвать запасъ личнаго состава нѣсколько коммерческихъ пароходовъ, превращенныхъ въ крейсеры.

Расходъ же офицеровъ на транспорты, сопровождающіе эскадры, надо было предвидѣть, такъ какъ необходимость имѣть при эскадрѣ транспорты — это не новость.

Ну, всетаки положимъ, что у насъ во флотѣ не было достаточнаго количества личнаго состава на всѣ суда, допустимъ, что такая ошибка была сдѣлана. Значитъ ли это, что третья эскадра не можетъ быть укомплектована? По-моему — нѣтъ, не значитъ.

Дѣйствительно, въ тотъ моментъ, когда вторая эскадра уже собиралась уходить въ послѣднихъ числахъ августа и была совсѣмъ укомплектована, ее должна была провожать до предѣла русскихъ водъ эскадра адмирала Бирилева, которая, хотя и не полностью, а всетаки была укомплектована настолько, что могла плавать. Затѣмъ, даже въ случаѣ посылки нѣсколькихъ указанныхъ мною судовъ изъ Чернаго моря, большая часть кораблей остается, и личный составъ съ нихъ полностью можетъ пойти на укомплектованіе третьей эскадры. А затѣмъ соберите оставшихся офицеровъ гвардейскаго экипажа, возьмите офицеровъ изъ различныхъ береговыхъ управленій, адъютантовъ, начальствующихъ лицъ, изъ морскихъ учебныхъ заведеній, и вы получите ихъ не малое количество — и въ общемъ третья эскадра будетъ укомплектована.

Ну, а если это будетъ не наилучшій личный составъ, то что же дѣлать, — вѣдь не отказаться же изъ-за этого отъ посылки третей эскадры.

Если корабли Балтійскаго флота за 10 мѣсяцевъ войны не приведены въ полную боевую готовность, то приходится ихъ послать и не въ полной исправности.

То же самое я скажу и относительно различныхъ указаній на то, что на такомъ-то и такомъ-то кораблѣ то или другое находится не въ полной исправности.

Должно было бы находиться въ исправности, отвѣчу я, должно было бы быть приведено въ исправность за десять мѣсяцевъ войны, а если этого не было сдѣлано, то будемъ горько жалѣть объ этомъ, но всетаки пошлемъ корабли и не совсѣмъ исправными, ибо теперь времени приводить ихъ въ полный порядокъ у насъ уже нѣтъ, — мы его упустили. Вина наша — намъ за нее и

платиться. Лишь бы были исправны котлы и машина, чтобы можно было надѣятся, что корабль дойдетъ до театра военныхъ дѣйствій, и лишь бы можно было стрѣлять изъ большей части орудій, и этого достаточно, чтобы слѣдовало послать такой корабль.

Вѣдь корабль строится не для того, чтобы участвовать только въ *одномъ* сраженіи и потомъ почить на лаврахъ. Онъ можетъ выйти изъ сраженія, потерявъ въ немъ часть своей артиллеріи, личнаго состава и имѣя различныя поврежденія, а на слѣдующій день ему можетъ придется вновь сцѣпиться съ непріятелемъ, и если машина и котлы его исправны, если у него не подбитъ руль, нѣтъ подводныхъ пробоинъ и большая часть его артиллеріи стрѣляетъ, то онъ будетъ сражаться, и пренебрегать имъ было бы преступно.

Вотъ съ этой точки зрѣнія надо смотрѣть и на неполную исправность кораблей третьей эскадры. Пусть идутъ съ такими неисправностями, которыя допускаютъ возможность дойти и драться тамъ съ пользой, и пусть считаютъ, что эти наисправности — послѣдствія *побѣдоноснаго* боя съ противникомъ, еще болѣе страшнымъ чѣмъ японцы, — съ канцелярской волокитой и съ различными воображаемыми препятствіями къ ихъ отправленію, и что слѣдующій бой — съ японцами будетъ уже легче, и ихъ легче будетъ побѣдить. Главное же будетъ выиграно — время.

Неготовые запасы можно изготовить и послать въ Портъ-Саидъ, пока корабли огибаютъ Европу.

И чтобы не терять его, если, напр., не приготовлены запасы провизіи или снарядовъ, то пусть эти суда выходятъ безъ нихъ. Пока они будутъ огибать Европу, на что понадобится добрыхъ полтора мѣсяца, многое можетъ быть изготовлено, послано съ экстренными поѣздами въ Одессу и оттуда въ четыре дня доставлено на пароходахъ въ Портъ-Саидъ или Суецъ. Для производства мелкихъ исправленій на каждый корабль можно посадить партію мастеровыхъ, подкинуть нѣсколько станковъ, и они многое сдѣлаютъ въ пути. Не доходя къ театру военныхъ дѣйствій, мастеровые и станки могутъ быть перегружены на механическіе транспорты, которые за этотъ мѣсяцъ могутъ быть заготовлены въ Черномъ морѣ, причемъ все оборудованіе можетъ быть взято готовое съ заводовъ.

Вѣдь главное — надо не терять времени.

Корабли, которые выйдутъ послѣ февраля, могутъ

Не говоря уже о томъ, что нужно какъ можно скорѣе подкрѣпить эскадру Рожественскаго, корабль, отправленіе котораго назначено позже февраля, не выйдетъ до осени, т. е. не придетъ

быть на театрѣ военныхъ дѣйствій только черезъ годъ.

на театръ военныхъ дѣйствій раньше начала 1906 года, — вѣдь вы подумайте только—не раньше начала *1906 года!*

И понятно почему.

Теперь въ Индѣйскомъ океанѣ штиль, а все лѣто будетъ дуть муссонъ, т. е. такой вѣтеръ, который не перестаетъ дуть ни на одну минуту, не даетъ никакихъ промежутковъ тихой погоды.

Съ этимъ муссономъ съ трудомъ борются и большіе коммерческіе пароходы, и конечно большіе военные корабли могутъ тоже идти, но миноносцы идти положительно не могутъ. Но вѣдь главное препятствіе не въ этомъ. Наши суда не имѣютъ возможности заходить куда либо, а въ особенности въ англійскіе порта, для погрузки угля. А минуя англійскіе порта, придется сдѣлать переходъ въ 4,000 миль, и на такой переходъ у большинства кораблей и второй эскадры угля не хватитъ. Но такъ какъ зимой море совершенно спокойно, то, во-первыхъ, можно пополнять запасы угля въ морѣ, а во-вторыхъ, транспорты, которые обладаютъ огромными угольными запасами, могутъ тащить на буксирѣ военные корабли. И, насколько мнѣ извѣстно, вторая эскадра будетъ пользоваться именно этими способами, чтобы перебраться черезъ Индѣйскій океанъ.

Но во время муссона, который разводитъ огромное волненіе, вѣдь нечего и думать грузить уголь въ морѣ или тащить какія-нибудь суда на буксирѣ, а значитъ и нельзя перейти Индѣйскій океанъ.

Вотъ почему такъ страшно важно не терять ни минуты времени, и сейчасъ же отправлять суда, хотя бы и не въ полной исправности.

Дѣло снаряженія эскадры нужно поручить одному лицу съ огромными полномочіями.

И главное — не заводите этой страшной синей обложки съ бѣлымъ ярлыкомъ, на которомъ будетъ изображено: «Дѣло объ отправленіи 3-й эскадры. Начато 20 ноября 1904. Кончено . . . .» Богъ знаетъ когда. И чѣмъ толще будетъ становиться это дѣло, тѣмъ медленнѣе и медленнѣе будетъ идти снаряженіе 3-й эскадры. Или, пожалуй, заведите эту обложку, но пусть въ ней будетъ только одна бумага — номеръ первый и послѣдній, которая гласитъ, что снаряженіе 3-й эскадры поручается такому-то лицу,— энергичному, конечно, и знающему, которому дается полная мочь и который получаетъ право пренебрегать всѣми установившимися канцелярскими порядками.

Дѣло выйдетъ тоненькое-претоненькое, а эскадра пойдетъ скоро, прескоро.

Вѣдь груды этихъ синихъ папокъ не спасли насъ отъ того неоспоримаго факта, что въ ноябрѣ мѣсяцѣ 1904 года еще и не думали о необходимости снаряженія третьей эскадры. Иначе какъ можно объяснить тотъ фактъ, что въ ноябрѣ мѣсяцѣ былъ заключенъ контрактъ съ заводомъ на исправленіе артиллеріи броненосцевъ береговой обороны типа «Адмиралъ Сенявинъ», и въ контрактѣ этомъ работы эти распредѣлены почти на два года съ указаніемъ двухъ сроковъ—16 апрѣля 1905 года и 15 апрѣля 1906 года [1]). А броненосцы эти какъ разъ тѣ, которые необходимо должны были войти въ составъ третьей эскадры.

До ноября мѣсяца 1904 года не было сознанія необходимости послать третью эскадру.

И добро бы эти передѣлки, а главная такая ихъ продолжительность, вызывались бы крайней необходимостью. Оказывается—ничуть. Когда печать доказала необходимость высылки третьей эскадры, 20 ноября послѣдовало приказаніе снаряжать эскадру, но къ *маю* мѣсяцу 1905 года. Какъ это могло случиться, я понять отказываюсь, такъ какъ не могли же не знать, что въ *маѣ* никакія суда отправиться не могутъ изъ-за дующаго лѣтомъ въ Индѣйскомъ океанѣ муссона, и что значитъ этимъ эскадра обрекается на выходъ осенью и на приходъ на театръ военныхъ дѣйствій только въ началѣ *1906 года!*

Не мѣшаетъ отмѣтить, что приказаніе объ изготовленіи третьей эскадры, подписанное въ Петербургѣ 20 ноября, дошло до Кронштадта только 23 ноября, точно мы не живемъ не только въ вѣкъ телефоновъ, но даже и телеграфа.

Та же печать опять подняла тревогу, указывая, что надо отправлять что можно сейчасъ, причемъ называла какъ разъ эти три броненосца береговой обороны, броненосецъ «Императоръ Николай» и крейсеръ «Владиміръ Мономахъ», находящіеся въ Либавѣ, и умоляя не терять ни одной минуты времени, чтобы какъ можно скорѣе хоть чѣмъ-нибудь подкрѣпить эскадру адмирала Рожественскаго. Голосъ печати опять былъ услышанъ, но прошло *двѣ недѣли*, пока было принято это рѣшеніе, и только въ первыхъ числахъ декабря поѣхалъ въ Либаву адмиралъ Бирилевъ, чтобы двинуть впередъ приготовленіе этихъ судовъ, были посланы туда рабочіе изъ Кронштадта и на Путиловскомъ заводѣ начались дѣйствительно спѣшныя — день и ночь — работы по приведенію въ

[1]) Бумага, сообщающая объ этомъ замѣчательномъ контрактѣ Кронштадтскому порту, помѣчена 12 ноябремъ и имѣетъ номеръ, превышающій 40,000!

3 броненосца береговой обороны типа „Адмиралъ Сенявинъ", броненосецъ „Императоръ Николай I" и крейсеръ „Владиміръ Мономахъ" могли отправиться со второй эскадрой.

исправность артиллерійскихъ установокъ этихъ броненосцевъ. И оказалось при этомъ, что работы эти можно закончить къ 1 января, а 15 января броненосцы уже могутъ тронуться въ путь! Такимъ образомъ 2 года обратились въ мѣсяцъ! А если можно было это сдѣлать теперь въ мѣсяцъ, то можно было сдѣлать это и раньше, а слѣдовательно если бы хотѣли усилить вторую эскадру, то броненосцы эти могли выйти вмѣстѣ съ адмираломъ Рожественскимъ изъ Либавы 1 октября. И нельзя свалить ихъ задержку на то, что заводъ былъ занятъ другой работой. Уже 1 августа вторая эскадра начала плавать и освободила заводы, и слѣдовательно времени было вдвое больше чѣмъ нужно — два мѣсяца. Наконецъ, не поздно было приступить къ спѣшному изготовленію этихъ броненосцевъ и послѣ ухода второй эскадры. Черезъ мѣсяцъ послѣ этого, 10 ноября, вышелъ отрядъ капитана I-го ранга Добротворскаго, и эти броненосцы могли пойти вмѣстѣ съ нимъ. А теперь они опоздали даже противъ этого отряда на 2½ мѣсяца! И случай съ этими броненосцами самымъ нагляднымъ образомъ показываетъ, какъ много могло бы быть сдѣлано, лишь бы было желаніе сдѣлать, ясное сознаніе необходимости сдѣлать и энергія для неустанной работы.

X.

Будемте постоянно помнить о слабости второй эскадры.

Ну, кажется, все. Больше мнѣ сказать нечего. Будетъ ли только услышанъ мой голосъ — Богъ вѣсть! А, думается мнѣ, ничего невозможнаго я не предлагаю.

«Такъ вѣдь, товарищи; что повелитъ намъ Царь, то и сдѣлаемъ. Ура!» [1]), доносится до насъ изъ далекихъ водъ Южной Африки, и боевой этотъ кличъ, вырвавшійся изъ сердца, звучащій такой отчаянной рѣшимостью довести, не разсуждая, до конца указанное дѣло, все дальше и дальше будетъ удаляться отъ насъ, все ближе и ближе своимъ грознымъ окрикомъ будетъ звучать надъ головой японцевъ...

Но разстоянія не должно существовать для насъ, не долженъ замирать для насъ вдали этотъ кличъ, ни на одну минуту мы не

[1]) Изъ приказа адмирала Рожественскаго 15-го октября въ Виго, по поводу полученія милостивой телеграммы Государя Императора, въ которой имѣются слова: «Вся Россія съ вѣрою и крѣпкою надеждою взираетъ на васъ» («Новое Время», № 10295).

должны забывать объ эскадрѣ, о томъ, что мы должны оказать ей могучую помощь, чтобы кличъ этотъ громовыми раскатами заглушилъ японское «банзай»... Господи, да неужели можно допустить, что это будетъ не такъ. Неужели такъ и замретъ въ трепетномъ



Рис. 116. Адмиралъ Рожественскій слѣдитъ за ходомъ 2-й Тихоокеанской эскадры.

ожиданіи горячаго боя, готовый броситься на врага, могучій черноморскій флотъ, неужели застынутъ, скованные льдомъ, многочисленные оставшіеся здѣсь корабли Балтійскаго флота, неужели затихнуть работы на многочисленныхъ верфяхъ и заводахъ, не-

ужели многочисленные миноносцы будутъ здѣсь ржавѣть и изнывать въ томительномъ бездѣйствіи, когда они такъ нестерпимо нужны тамъ, гдѣ сражаются, гдѣ гибнутъ отъ безсилія, неужели можно думать, что все сдѣлано, разъ отправлена вторая эскадра!.. Господи, какъ тяжела, какъ нестерпимо болѣзненна одна мысль объ этомъ!..

Но нѣтъ, этого быть не можетъ, — прочь отъ насъ черныя мысли! Мы вѣдь русскіе, — мы не вѣримъ, чтобы это могло быть правдой! Намъ всей грудью хочется крикнуть нашимъ уходящимъ въ неизвѣданную даль товарищамъ: «Такъ, товарищи, такъ дѣлайте, что повелѣлъ вамъ Царь, а за помощью дѣло не станетъ, она ужъ идетъ. Бейтесь смѣло съ врагами, и знайте, что когда вы утомитесь, васъ поддержатъ, подсмѣнятъ и дадутъ передохнуть другіе бойцы!» Вотъ что намъ имъ крикнуть хочется.

Такъ вѣдь, русскіе люди: чѣмъ нужно помочь нашимъ товарищамъ, то и сдѣлаемъ. Ура!

И мнѣ чудится неумолчный день и ночь стукъ тысячи молотовъ въ устьяхъ Невы, въ Кронштадтѣ и Либавѣ — это снаряжаются наши балтійскія суда. Одинъ за другимъ они выходятъ на рейды и быстро направляются въ Средиземное море, гдѣ ихъ встрѣчаетъ только что прошедшій Дарданеллы грозный черноморскій флотъ, который ведетъ его главный командиръ — человѣкъ съ желѣзной волей, неутомимой энергіей и громаднымъ опытомъ, и онъ и ведетъ соединенный флотъ дальше. Я вижу длинные ряды вагоновъ и платформъ, и на нихъ какія-то неясныя очертанія громадъ, плотно закрытыя брезентами — это миноносцы, въ цѣльномъ видѣ и разобранные, ихъ машины и подводныя лодки. Вагоны нагружены всевозможными припасами для Владивостока. Туда же идутъ цѣлые поѣзда съ рабочими и инженерами... Такъ вѣдь, русскіе люди — все это вѣдь не сонъ — это и вы видите!...

. . . .
. . . .

КОНСПЕКТЫ.

Схема № 1.

Классификація наступательныхъ средствъ корабля.



Схема № 2.

Классификація оборонительныхъ средствъ корабля.



Схема № 3.

Признаки типа

	Корпусъ	Броня	Артилл.	Машина	Уголь	Зап.	Отношен. длины къ ширинѣ
Эскадронный броненосецъ	0,33	0,32	0,10	0,10	0,08	0,07	5,1–5,8
Броненосецъ береговой обороны	0,36	0,36	0,10	0,08	0,05	0,05	4,4–6
Броненосный крейсеръ	0,36	0,18	0,06	0,20	0,13	0,07	5,3–7,4
Неброненосный крейсеръ	0,37	0,10	0,07	0,24	0,14	0,08	6,3–8
Неброненосный крейсеръ	0,33	0,09	0,04	0,30	0,16	0,08	8–9
Миноносецъ	0,30		0,01	0,41	0,13	0,15	9,1–11,1

Таблица № 1.

Увеличеніе морской силы идетъ быстрѣе нежели сухопутной.

а) *Увеличеніе бюджета съ 1872 по 1897 годъ* [1]).

	Военнаго.	Морского.
Великобританія	7%	128%
Германія	132%	317%
Россія	38%	131%
Италія	51%	124%
Франція	60%	63%
Австрія	114%	64%

б) *Расходы на одного жителя съ 1880 по 1897 г. измѣнились* [2]):

	На сухопутныя силы.	На морскія силы.
Великобританія . . .	+ 2,4%	+ 69,2%
Германія	+ 36,5%	+152,3%
Россія	+ 12,5%	+ 59,5%
Италія.	+ 27,6%	+ 99,3%
Франція	— 20,1%	+ 35,7%
Австрія	+ 37,4%	+ 51,9%
Соединен. Штаты . .	— 8,3%	+ 37,3%
Японія.	+439,6%	+966,6%

Кромѣ того, въ послѣдніе года во всѣхъ государствахъ ассигнованы громадныя суммы на увеличеніе морской силы; въ Германіи, напр., флотъ увеличивается въ два раза.

Таблица № 2.

Постепенное развитіе германской 15 см. пушки [3]).

ХАРАКТЕРИСТИКА ПУШКИ.	Годъ изготовленія.	Вѣсъ снаряда.	Начальная скорость.	Живая сила у дула.
		Килогр.	Метры въ сек.	Килогр.-метр.
Гладкостѣнная 24-фн. чугун. и бронз. [4])	1861	11	530	157
Чугунная [5])	1861	} 27,35	359	180
Стальная и бронз. [6]) . . .	1864			
Скрѣпленная кольцами длинныя: [7])	1872	35,5	495	443
» въ 30 калибровъ .	1878	51	505	663
» » 35 »	1882	51	550	786
» » 35 » } стрѣляютъ бездымнымъ порохомъ.	1889	45,5	650	980
» » 40 »	1890	45,5	680	1,072
» » 40 »	1897	51	729	1,382
» » 50 »	1897	51	835	1,813
» » 40 »	1899	51	790	1,620
» » 50 »	1899	51	900	2,110

---

[1]) А. Гулевичъ, «Война и народное хозяйство», стр. 99.
[2]) Бліохъ, «Будущая война», т. III, стр. 440.
[3]) Заимствована изъ журнала *«Rivista di Artigliera e Genio»*.
[4]) Была впослѣдствіи передѣлана въ нарѣзную заряжающуюся съ казны.
[5]) Пушка эта употреблялась при осадѣ Дюппеля. Выстрѣливаемыя изъ нея гранаты разбивались о 110 мм. желѣзныя плиты датскаго броненосца «Rolf Krake», не причиняя имъ никакого поврежденія.
[6]) Употреблялась при осадѣ французскихъ крѣпостей въ 1870—1871 г.
[7]) Одна изъ первыхъ пушекъ, скрѣпленныхъ кольцами.

Таблица № 3.

Элементы русской морской артиллеріи.

Типъ артиллеріи.	Калибръ.	Длина въ калибрахъ.	Вѣсъ снаряда въ фунтахъ.	Число выстр. въ минуту. Теорія.	Практика.	Пробив. обыкн. стальн. плиту на разстояніи кабельтововъ. 5 (ок. версты).	20 (3½ в.)	Наибольшая табличная дальность.		При этомъ пробиваетъ стальн. плиту.
						дюймы.		кабельт.	верстъ.	дюймы.
Крупная.	12″	40	810	½	¼	21	14,9	60	10½	8,4
	10″	45	550	½	¼	18,8	13,3	60	10½	7,6
Средняя	8″	45	214½	1	½	17,9	10,6	60	10½	4,2
скорострѣл.	6″	45	101¼	6	1—3	11,4	5,9	53	9	3,0
	4,7″	45	50	10	2—3	9	3,9	48	8,2	2,1
	3″	50	12	15	4—5	4,5	1,5	35	6	1,04
Мелкая.	47 m/m	—	6	25	—	Дѣйствительны съ разстоянія около 10 каб. (1¾ версты).				
	37 m/m	—	3	30	—	Брони не пробиваютъ.				
	3 лин.	пулеметъ.		600	—	37 m/m пушка и пулеметъ въ большинствѣ случаевъ не пробиваютъ и обыкновеннаго борта.				

Пробиваемость указана для обыкновенныхъ стальныхъ плитъ. Чтобы получить (приблизительно) пробиваемость гарвеированной и крупповской брони, надо эти цифры соотвѣтственно помножить на отношенія $\frac{19}{22}$ и $\frac{8}{13}$.

Таблица № 4.

Результаты огня американскихъ судовъ въ бою при С.-Яго.

Имена стрѣлявшихъ судовъ.	Калибры орудій.	Число орудій.	Всего сдѣлано выстрѣловъ.	Попало. Въ Vizcaya.	— Oquendo.	— Colon.	— Teresa.	Всего.	% попаданія.
Indiana, Oregon	13″	8	47	—	—	—	—	—	0
Iowa, Texas	12″	6	39	—	—	—	2	2	5,1
Iowa, Oregon, Indiana	8″	18	219	5	3	1	3	12	5,5
Brooklyn, Texas, Oregon, Indiana	6″	7	271	—	1	1	1	3	1,1
Brooklyn	5″	6	473	7	3	2	3	15	3,2
Iowa	4″	3	251	4	7	—	1	12	4,7
Всѣ	6 фн.	13	5,964	13	43	4	17	77	1,2
Всѣ	1 фн.	42	796	—	—	—	2	2	0,2
Всего	—	103	8,060	29	57	8	29	123	1,53

Таблица № 5.

Боевое вооруженіе и скорости новѣйшихъ военныхъ судовъ русскаго, англійскаго, французскаго, германскаго, итальянскаго, американскаго и японскаго флотовъ.

НАЗВАНІЕ И НАЦІОНАЛЬНОСТЬ[1]).	Водоизмѣщеніе въ тоннахъ.	Число орудій. Крупнаго калибра. 13,4″	12″	10″	Средняго калибра. 9,2″	8″	6″	4,7″	3″	мелкаго кал.	Число мин. ап. Подводн.	Надводн.	Годъ спуска.	Скорость. Въ узлахъ.	Въ верстахъ.	Численность экипажа.
Эскадренные броненосцы.																
Бородино . . .	13,600	—	4	—	—	—	12	—	20	26	5	1	стр.	18	31½	—
Пересвѣтъ . . .	12,674	—	—	4	—	—	11	—	20	28	5	1	1898	18	31½	732
Venerable (англ.)	15,000	—	4	—	—	—	12	-	16	20	4	—	стр.	18	31½	755
Suffren (франц.).	12,728	—	4	—	—	—	10	3,9″ 8		22	2	2	1899	18	31½	730
Kaiser Barbarossa (герм.) . .	11,130	—	—	8,4″ 4		—	18	—	12	20	5	1	1900	18	31½	700
Benedetto Brin (итал.)	13,427	—	4	—	—	4	12	—	16	12	4	—	стр.	20	35	700
Georgia (С. Шт.)	14,650	—	4	—	—	8	12	—	12	28	2	–	стр.	19	33¼	—
Asahi (японск.) .	15,200	—	4	—	—	—	14	—	20	14	4	—	1899	18	31½	741
Среднія цифры.	**11,130 / 15,200**		**4**				**28—34**			**12 / 28**	**2—5**		—	**18—20 узл.**		—
Броненосцы береговой обороны.																
Адмиралъ Ушаковъ	4,126	—	—	4	—	—	—	4	—	26	—	4	1893	16	28	318
Valmy (франц.) .	6,592	2	—	—	—	—	—	4		14	—	2	1892	16,7	29,2	297
Aegir (герм.) . .	3,600	—	—	9,4″ 3		—	—	—	10	8	1	2	1895	15	26¼	255
Monterey (С. Шт.)	4,138	—	2	2	—	—	—	—	—	10	—	—	1891	14	24½	195
Среднія цифры.	**3,600 / 6,592**		**2—4**				**4—10**			**8 / 26**	**0—4**		—	**14—16 узл.**		—
Броненосные крейсеры.																
Громобой	12,364	—	—	—	—	4	16	—	24	27	4	2	1899	19	33¼	800
Drake (англ.) . .	14,100	—	—	—	2	—	16	—	14	11	2	—	стр.	23	40¼	—

[1]) Пропускъ въ графѣ первой названія какого либо государства (изъ числа поименованыхъ въ заголовкѣ) показываетъ, что суда даннаго типа въ теченіе послѣднихъ десяти лѣтъ этимъ государствомъ *совсѣмъ не строились*.

НАЗВАНІЕ И НАЦІОНАЛЬНОСТЬ.	Водоизмѣщеніе въ тоннахъ.	Число орудій. Крупнаго калибра. 13,4"	12"	10"	Средняго калибра. 9,2"	8"	6"	4,7"	3"	мелкаго кал.	Число мин. ап. Подводн.	Надводн.	Годъ спуска.	Скорость. Въ узлахъ.	Въ верстахъ.	Численность экипажа.
Essex (англ.) . .	9,800	—	—	—	—	—	14	—	10	3(?)	2	—	стр.	23	40¼	—
Jeanne d'Arc (фр.)	11,270	—	—	—	—	2	8	3",9 10		26	2	—	1899	23	40¼	626
Gueydon (франц.)	9,517	—	—	—	—	2	8	4		22	2	—	1899	21	36¾	612
Desaix (франц.) .	7,700	—	—	—	—	—	10	—	—	17	—	—	стр.	21	36¾	531
Fürst Bismark (герм.)	10,650	—	—		9",4 4	—	12	—	10	18	5	1	1897	19	33¼	565
Prinz Heinrich (герм.)	8,868	—	—		2	—	10	—	10	14	3	1	1900	20½	35½	628
Fr. Fereuccio (ит.)	7,398	—	—	1	—	2	14	—	10	8	4	—	стр.	20	35	540
California (С. Шт.)	12,000	—	—	—	—	4	14	—	18	28	2	—	стр.	23	40¼	500
Jakumo (японск.)	9,850	—	—	—	—	4	12	—	12	12	4	1	1899	20	35	50
Среднія цифры.	**7,398 / 14,100**	въ видѣ исключ. 2—4			**10—54**					**11 / 28**	**2—6**		—	**19—23 узл.**		—
Неброненосные крейсеры 1-го класса.																
Аврора	6,630	—	—	—	—	—	8	—	24	10	—	4	1900	20	35	—
Amphitrite (англ.)	11,000	—	—	—	—	—	16	—	12	20	2	—	1898	20¾	36⅓	677
Chateau-Renault (фр.) (истребитель торговли)	8,018	—	—	—	—	6",4 2	5",5 6		—	10	—	—	1898	23	40¼	625
Kaiserin Augusta (герм.)	6,331	—	—	—	—	—	12	—	8	16	—	5	1892	21	36¾	427
Minneapolis (С.Ш.) (истребитель торговли). . .	7,375	—	—	—	—	1	2	4" 8		17	—	4	1893	23	40¼	477
Среднія цифры.	**6,331 / 11,000**	0			8—32					**10 / 20**	**0—5**		—	**20—23 узл.**		—
Неброненосные крейсеры 2-го класса.																
Новикъ.	3,000	—	—	—	—	—	—	6	—	7	—	6	1900	25	43¾	—
Hermes (англ.) .	5,600	—	—	—	—	—	11	—	8	6	2	—	1898	20½	35½	477
Juriende la Gravière (франц.) .	5,605	—	—	—	—	6",4 8		—	—	12	—	2	1899	23	40¼	511
Hansa (герм.) . .	5,900	—	—	—	—	2	8	—	10	14	3	—	1898	19	33¼	440
Kasagi (японск.)	5,416	—	—	—	—	2	—	10	12	6	—	5	1897	22½	39½	405
Среднія цифры.	**3,000 / 5,900**	**0**			**6—24**					**6 / 14**	**2—6**		—	**19—25 узл.**		—

НАЗВАНІЕ И НАЦІОНАЛЬНОСТЬ.	Водоизмѣщеніе въ тоннахъ.	Число орудій. Крупнаго калибра. 13,4″	12″	10″	Средняго калибра. 9,2″	8″	6″	4,7″	3″	мелкаго кал.	Число мин. ап. Подводн.	Надводн.	Годъ спуска.	Скорость. Въ узлахъ.	Въ верстахъ.	Численность экипажа.
Неброненосные крейсеры 3-го класса.																
Pandora (англ.) .	2,135	—	—	—	—	—	—	4″ 8		10	—	2	1900	20	35	224
Infernet (франц.)	2,452	—	—	—	—	—	5″,5 2	3″,9 4		8	—	—	1899	20½	35½	234
Nymphe (герм.) .	2,600	—	—	—	—	—	—	4″,1 10		20	1	1	1899	20½	35½	210
Puglia (итал.). .	2,550	—	—	—	—	—	4	6	1	18	—	2	1898	20	35	257
Marblehead (С. Шт.) . . .	2,089	—	—	—	—	—	5″ 10		—	11	—	2	1892	18,4	32¼	248
Suma (японск.) .	2,700	—	—	—	—	—	2	6	—	16	—	2	1896	20	35	—
Среднія цифры.	**2,135 / 2,700**	**0**			**8—11**					**8 / 20**	**0—2**		—	**20—20½ узл.**		—
Броненосныя канонерскія лодки.																
Храбрый	1,492	—	—	—	—	2	1	—	—	13	—	2	1895	14	24½	135
Styx (франц.) . .	1,796	—		10″,8 1	—	—	5″,5 1		—	8	—	—	1892	13	22¾	101
Среднія цифры.	**1,492 / 1,976**	**1**			**1—3**					**8 / 13**	**0—2**		—	**13—14 узл.**		—
Неброненосныя канонерскія лодки.																
Гилякъ.	963	—	—	—	—	—	—	1	5	10	—	1	1896	12	21	—
Fantome (англ.) .	1,070	—	—	—	—	—	—	4″ 6		4	—	—	стр.	13¼	23¼	160
Thistle (англ.) .	700	—	—	—	—	—	—	2	4	—	—	—	стр.	13½	23½	85
Kersaint (франц.)	1,243	—	—	—	—	—	5″,5 1	3″,9 5		7	—	—	1897	15	26¼	110
Zelée (франц.) .	646	—	—	—	—	—	—	2		8	—	—	1899	13	22¾	75
Wolf (герм.) . .	894	—	—	—	—	—	—	3″,4 8		8	—	—	стр.	13½	23½	—
Governolo (итал.)	1,255	—	—	—	—	—	—	4	—	8	—	—	1894	13	22¾	131
Helena (С. Шт.)	1,397	—	—	—	—	—	—	4″ 8		11	—	—	1896	15½	27	256
Princeton (С.Шт.)	1,000	—	—	—	—	—	—	6		7	—	—	1897	12	21	135
Oshima (японск.)	630	—	—	—	—	—	—	4	—	8	—	—	1890	13	22¾	—
Среднія цифры.	**630 / 1,397**	**0**			**2—8**					**4 / 11**	въ видѣ искл. 1		—	**12—13½** узл. въ видѣ исключ. 15.		—

НАЗВАНІЕ И НАЦІОНАЛЬНОСТЬ.	Водоизмѣщеніе въ тоннахъ.	Число орудій. Крупнаго калибра.			Средняго калибра.					мелкаго кал.	Число мин. ап.		Годъ спуска.	Скорость.		Численность экипажа.
		13,4"	12"	10"	9,2"	8"	6"	4,7"	3"		Подводн.	Надводн.		Въ узлахъ.	Въ верстахъ.	
Контръ-миноносцы.																
Абрекъ	535	—	—	—	—	—	—	—	1	4	—	2	1896	21	36¾	109
Alarm (англ.). .	810	—	—	—	—	—	—	—	2	4	—	3	1892	19,3	33¾	91
La Hire (франц.) .	896	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	1898	23	40¼	128
Komet (герм.). .	946	—	—	—	—	—	—	3",4 4		2	—	1	1892	21	36¾	90
Caprera (итал.) .	853	—	—	—	—	—	—	2	—	7	—	5	1894	21	36¾	111
Chihaya (японск.)	875	—	—	—	—	—	—	2	—	4	—	5	стр.	21	36¾	—
Среднія цифры.	**535/946**	**0**			**0—4**					**2/12**	**0—5**		—	**19—23 узл.**		—
Эскадренные миноносцы.																
Китъ	350	—	—	—	—	—	—	—	1	4	—	2	1900	27	47¼	—
Кречетъ	240	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—	2	1900	27½	48	—
Osprey (англ.) .	300	—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	2	стр.	32	56	60
Rapière (фр.) . .	303	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	2	стр.	26	45½	45
Типъ D (герм.) .	310	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	3	1898	28½	49¾	52
Nembo (итал.) .	350	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—	2	стр.	30	52½	—
Worden (С. Шт.)	433	—	—	—	—	—	—	—	2	5	—	2	1900	30	52½	64
Bailey (С. Шт.) .	235	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	2	1899	30	52½	—
Типъ N (японск.).	360	—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	2	стр.	33	57¾	56
Usugumo (японск.)	285	—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	2	1900	30	52½	54
Среднія цифры.	**235/433**	**0**			**1 (0 и 2 искл.)**					**3/7**	**2**		—	**26—33 узл.**		—
Миноносцы береговой обороны.																
Россія	120	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	1900	21	36¾	26
Англія	178	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3	стр.	25	43¾	32
	130	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3	1894—1896	23	40¼	18
Франція	152	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	стр.	30	52½	32
	84	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	стр.	23½	41	23

НЕЗВАНІЕ И НАЦІОНАЛЬНОСТЬ.	Водоизмѣщеніе въ тоннахъ.	Число орудій. Крупнаго калибра. 13,4"	12"	10"	Средняго калибра. 9,2"	8"	6"	4,7"	3"	мелкаго кал	Число мин. ап. Подводн.	Надводн.	Годъ спуска.	Скорость. Въ узлахъ.	Въ верстахъ.	Численность экипажа.
Германія	155	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	3	стр.	25	43$\frac{3}{4}$	22
Италія	147	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	1899	25	43$\frac{3}{4}$	—
	85	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	стр.	22	38$\frac{1}{2}$	17
Соед. Штаты . .	146	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	2	1899	30$\frac{1}{2}$	53$\frac{1}{4}$	—
Японія	150	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	3	стр.	24	42	—
Среднія цифры.	**84/178**	**0**			**0**					**2/4**	**2—3**		—	**21—30$\frac{1}{2}$**		—
Суда спеціальнаго типа.																
Минный заградитель.																
Амуръ	2,500	Большое количество минъ загражденія и приспособленія для быстрой ихъ постановки на ходу.							5	6	—	—	1898	17$\frac{1}{2}$	30$\frac{3}{4}$	—
Минный транспортъ.																
Foudre (фр.) . .	6,900	Обширная мастерская для исправленія поврежденій. Запасы самодвижущихся минъ и пироксилина.							3",9 10	8	8 минныхъ шлюп.		1895	19,9	35	410
Динамитный крейсеръ.																
Vesuvius (С. Шт.)	929	3 дин. пушки въ 15".							—	5	—	—	1888	21$\frac{1}{2}$	37$\frac{1}{2}$	69
Таранъ.																
Katahdin (С. Шт.)	2,155	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	1893	16	28	97

Запасъ снарядовъ на каждую пушку:
- Для крупной артиллеріи . 75— 80 снар.
- » средней » . 180— 300 »
- » мелкой » . 500—1,200 »

Изъ нихъ бронебойныхъ: отъ 33% до 5%.

Конспектъ № 1.

Особенности англійской морской силы.

Особенностями англійской морской силы являются:

1) Большое *число* судовъ и 2) ихъ *однотипность*.

Англичане могутъ этого достигать, закладывая, благодаря обширному бюджету и громаднымъ кораблестроительнымъ средствамъ, одновременно у себя дома (слѣдовательно безъ вліянія на типъ иностранныхъ заводчиковъ) большое количество судовъ сразу.

3) Англійскій флотъ опирается на *большое количество превосходно оборудованныхъ адмиралтействъ, доковъ, угольныхъ станцій и подводныхъ телеграфныхъ кабелей,* покрывающихъ правильной сѣтью весь земной шаръ.

4) *Подготовка личнаго состава флота значительно облегчена* тѣмъ, что большое количество населенія Англіи занимается мореплаваніемъ и морскими промыслами.

и 5) *Англія обладаетъ громадными запасами превосходнаго угля.*

При современной выработкѣ, у Англіи хватитъ угля еще на 500 лѣтъ. Англійскій уголь проникаетъ во всѣ страны, выдерживая конкурренцію съ мѣстными углями, благодаря своей доброкачественности, что видно изъ того, что въ 1897 году Англія продала угля милліоновъ тоннъ:

Франціи . .	6	Швеціи . .	$2^1/_2$	Норвегіи .	$1^1/_2$
Италіи . . .	5	Россіи . . .	2	Голландіи .	1
Германіи . .	5	Египту . . .	2	Аргентинѣ.	1
Испаніи . .	$2^1/_2$	Даніи . . .	2	Бразиліи. .	1

и т. д.

Конспектъ № 2.

О торговомъ флотѣ.

I.

Коммерческій флотъ и морская торговля — являются могущественными ресурсами военнаго флота, коему они даютъ:

1) *Контингентъ хорошихъ моряковъ,* которые требуютъ сравнительно гораздо меньшаго времени, чтобы обратить ихъ въ военныхъ.

2) *Вспомогательные крейсеры.*

3) *Большое количество кораблестроительныхъ верфей* съ усовершенствованной системой постройки (англійскіе большіе во-

енные корабли изготовляются въ 3—3½ года, тогда какъ въ другихъ государствахъ промежутокъ времени отъ начала постройки до вступленія въ строй достигаетъ иногда 10 лѣтъ).

4) *Массу станцій, гдѣ угольные запасы постоянно освѣжаются потребностями торговыхъ судовъ.*

и 5) *Сѣть надежныхъ агентовъ*, раскинутую по всему земному шару.

Вообще морская торговля имѣетъ первенствующее значеніе въ сравненіи съ сухопутной, благодаря дешевизнѣ перевозки, такъ какъ за *одну и ту же цѣну* можно перевезти: по грунтовымъ дорогамъ 1 пудъ, по желѣзнымъ—10 пудовъ, по морю—100 пудовъ.

II.

Размѣры торговаго флота.

НАЗВАНІЕ ГОСУДАРСТВЪ.	1898 г. Число судовъ.	1898 г. Вмѣстимость въ тоннахъ.	1900 г. Число судовъ.	1900 г. Вмѣстимость въ тоннахъ.	Измѣщеніе (+) (—). Число судовъ.	Измѣщеніе (+) (—). Вмѣстимость въ тоннахъ.
Англія	—	12.587,904	—	13.241,446	—	+ 653,542
Соед. Штаты .	—	2.448,677	—	2.750,271	—	+ 301,594
Германія . . .	—	2.133,981	—	2.650,033	—	+ 536,052
Норвегія . . .	—	1.640,812	—	1.640,812	—	— 2,405
Франція . . .	—	1.179,515	—	1.350,562	—	+ 171,947
Италія	—	855,478	—	983,655	—	+ 128,177
Россія	—	594,434	—	720,901	—	+ 126,467
Швеція . . .	—	552,785	—	637,272	—	+ 84,487
Японія	—	472,053	—	574,557	—	+ 102,504
Голландія . .	—	444,450	—	530,277	—	+ 85,827
Данія	—	422,856	—	519,011	—	+ 96,155
Австрія . . .	—	349,814	—	416,084	—	+ 66,270
. . . .	. . .		. . .		. . .	. . . . . .
Во всемъ мірѣ.	**28,052**	**26.561,230**	**28,422**	**29.043,728**	**+370**	**+ 2.482,498**

Значительное увеличеніе вмѣстимости, при небольшомъ сравнительно увеличеніи числа судовъ, произошло вслѣдствіе вытѣсненія паруснаго флота паровымъ и увеличенія числа большихъ пароходовъ, что видно изъ нижеслѣдующихъ цифръ:

Парусн. флотъ.	13,351	7.049,958	12,524	6.674,370	— 827	— 375,588
Паровой »	14,001	19.511,292	15,898	22.369,358	+1,197	+2.858,066

Отношеніе парового флота къ парусному:

	1898 г.	1900 г.
По числу	110%	126%
По вмѣстимости	277%	335%

III.

Доля Англіи во всемірной морской торговлѣ.

1. Англійскій торговый флотъ, по отношенію къ торговому флоту всего міра, составлялъ:

	въ 1897 г.	въ 1898 г.	въ 1900 г.
По числу парусныхъ судовъ . .	—	28%	27%
» ихъ вмѣстимости.	—	34%	32%
» числу паровыхъ судовъ . .	—	50%	49%
» ихъ вмѣстимости.	—	58%	56%
» вмѣстимости всего торг. флота.	49%	47%	46%

Слѣдовательно доля Англіи во всемірномъ торговомъ флотѣ неизмѣнно *уменьшается*, но все же ей принадлежитъ около *половины* вмѣстимости торговаго флота всего міра. Въ особенности велика ея доля въ паровомъ флотѣ (наиболѣе важномъ). Какъ въ парусномъ, такъ и въ паровомъ флотѣ процентное отношеніе по вмѣстимости гораздо больше процентнаго отношенія по числу судовъ; это показываетъ, что англичане обладаютъ сравнительно судами бо̀льшаго водоизмѣщенія, нежели другія государства.

2) Англичанамъ же принадлежатъ въ подавляющемъ количествѣ пароходы, обладающіе наибольшею скоростью, что явствуетъ изъ нижеслѣдующей таблицы на 1899 годъ.

Скорость въ узлахъ. / Пароходы принадлежатъ	20 и больше.	18—19	15—17	12—14	ВСЕГО.
Англіи	48	59	182	693	982
Франціи	1	3	36	94	134
Соед. Штатамъ . . .	4	—	24	70	98
Германіи	2	8	19	64	93
Россіи	—	4	—	29	33
Всего пароходовъ во всѣхъ государствахъ.	66	81	308	1,198	1,653

3) Благодаря громадному торговому флоту, англичане стали главными перевозчиками всего міра.

Напр. въ 1898 году, несмотря на то, что вывезено было изъ Англіи товаровъ (т. е. англійскихъ произведеній) всего на 294 милліона фунт. стерл., а привезено товаровъ (т. е. иностранныхъ произведеній) на 470 милліоновъ фунт. стерл., въ англійскіе порты вошло кораблей:

подъ англійскимъ флагомъ 71%, вмѣстимостью въ 64.426.000 тоннъ
» флаг. остальн. націй 29% » » 25.772.000 »

Если вообще принять, что на одинъ тоннъ вмѣстимости торговаго флота перевозится въ годъ груза на 100 фунт. стерл., и считая вмѣстимость торговаго флота англичанъ въ 1898 году въ 12½ милліоновъ тоннъ, то выходитъ, что англичане перевезли въ 1898 г. грузовъ на 1.250 милліоновъ фунт. стерл. Между тѣмъ англійскихъ грузовъ обращалось въ этомъ году на міровомъ рынкѣ всего только на сумму 520 милліоновъ фунт. стерл. Слѣдовательно, въ 1898 г. *англичане перевезли чужихъ грузовъ на 730 милліоновъ* фунт. стерл.

Таблица № 6.

Стоимость военныхъ судовъ итальянскаго флота.

Т и п ъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщеніе въ тоннахъ.	Стоимость въ рубляхъ всего корабля.	Стоимость въ рубляхъ одного тонна.
Эскадренный броненосецъ.	1877	11,138	6.357,710	571
	1882	12,265	6.569,000	536
	1884	15,654	8.856,974	566
	1887	15,900	8.708,757	548
	1890	13,893	9.127,148	657
	1893	13,298	7.992,000	600
	1897	9,800	8.196,183	836
	строится	13,427	11.086,680	826

Т И П Ъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщеніе въ тоннахъ.	Стоимость въ рубляхъ всего корабля.	Стоимость въ рубляхъ одного тонна.
Броненосный крейсеръ.	1890	4,583	2.522,660	550
	1895	6,500	4.264,990	656
	1896	6,500	4.257,759	655
	1899	7,398	5.887,863	796
	стр.	7,398	5.751,969	777
Контръ-миноносецъ.	1899	1,313	1.151,831	877
Эскадренный миноносецъ.	1899	320	429,579	1,342
	стр.	350	454,110	1,297

Таблица № 7.

Развитіе германскаго судостроенія.

годы.	Число верфей.	Вложенный капиталъ въ маркахъ.	Число рабочихъ.	Число элинговъ.	Число доковъ.
1870	7	4.800,000 м.	2,800	16	2
1880	18	15.300,000 »	8,500	47	9
1890	25	36.100,000 »	21,800	103	17
1900	39	66.100,000 »	37,750	154	27

Конспектъ № 3.

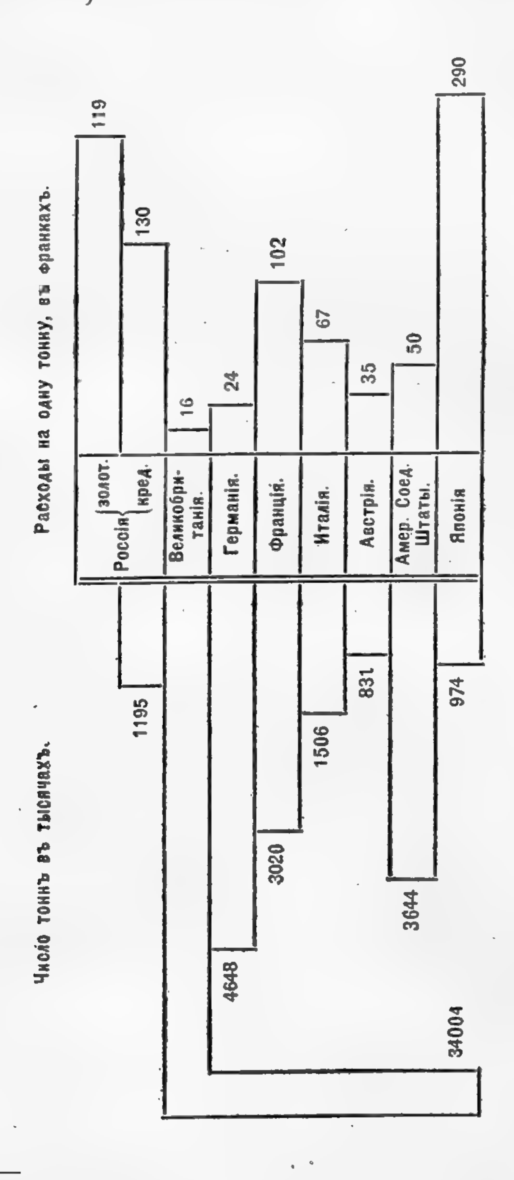
Въ чемъ состоитъ слабость Англіи?

1) Англіи сравнительно трудно защищать свою торговлю, если нападеніе на нее будетъ произведено съ достаточными силами; это видно изъ нижеслѣдующихъ цифръ:

а) *Военный флотъ, по своему водоизмѣщенію, составляетъ отъ торговаго:*

Въ Англіи	12%	Въ Соедин. Штатахъ . .	33%
» Германіи	17%	» Франціи	35%
» Австріи	29%	» Россіи	44%

б) *Состояніе торговыхъ флотовъ и расходовъ на ихъ защиту въ 1896—1897 г.*[1]).



[1]) Бліохъ, «Будущая война».

2) Англія нуждается въ громадномъ привозѣ пищевыхъ продуктовъ и сырыхъ матеріаловъ для фабричной промышленности, что видно изъ нижеслѣдующаго:

Въ 1898 году Англіею:

Привезено товаровъ на		470 милл. ф. ст.
Вывезено » »		294 » » »
Разница	. .	176 милл. ф. ст.

показываетъ матеріальную зависимость Англіи отъ остальныхъ государствъ,

причемъ въ 1897 году:

Пищевые продукты составляли .	$42^1/_2$%	всего ввоза
Сырые матеріалы	34%	» »
Англійскіе готовые фабрикаты	$85^1/_2$%	» вывоза

Исходя же изъ того, что въ 1887 году превышеніе привоза надъ вывозомъ было . . . . 133 милл. ф. ст.,
а въ 1894 году. . . . . 156 » » »

видно, что эта *зависимость Англіи отъ остальныхъ государствъ все растетъ.*

Можно считать, что въ Англіи имѣется:

запаса хлѣба	на $2^1/_2$ мѣсяца
» сырья	» 6 мѣсяцевъ.

Поэтому прекращеніе подвоза пищевыхъ продуктовъ и сырыхъ матеріаловъ грозитъ Англіи голодомъ и разореніемъ большого количества ея населенія отъ прекращенія работъ на фабрикахъ.

Городское населеніе Англіи и Уэльса составляетъ 72%. Изъ 38 милліоновъ населенія только 1 милліонъ владѣетъ землей, причемъ богатые землевладѣльцы все уменьшаютъ пространство, засѣянное хлѣбомъ, обращая его подъ скотоводство, какъ болѣе выгодную статью дохода.

Англія получаетъ хлѣбъ изъ:

(Центнеръ=3,1 пуда).

своихъ колоній	Индіи . .	9,5 милл. центнер.	14,7 м. ц.
	Канады . .	5,0 » »	
	Австралія.	0,2 » »	

чужихъ странъ	Соед. Штатовъ . .	37,8	милл. центнер.	50,0 м. ц.
	Россіи . . .	6,2	»	
	Германіи (черезъ Германію изъ Австріи) .	0,7	»	
	Аргентины	4,0	»	
	Чили . .	0,8	»	
	Румыніи .	0,2	»	
	Турціи. .	0,3	»	

Слѣдовательно, изъ 50 милл. центнер., привозимыхъ изъ чужихъ странъ, 44 милл. центнер. доставляютъ Соединенные Штаты и Россія. Отсюда слѣдуетъ, что если бы эти двѣ державы воспретили вывозъ хлѣба, Англія безъ войны оказалась бы въ большой опасности.

Въ круглыхъ цифрахъ:

$^5/_6$ населенія Англіи питается *привознымъ* хлѣбомъ
$^2/_3$ » » » *иностраннымъ* »

Въ виду этого, въ Англіи усиленно пропагандируется идея созданія казенныхъ складовъ хлѣба, по крайней мѣрѣ на 6 мѣсяцевъ. Считая, что на каждаго жителя потребуется 1 фунтъ муки въ день, на 6 мѣсяцевъ надо запасти 20 милліоновъ четвертей зерна. Средняя стоимость 1 четверти съ выгрузкой—22 шиллинга. Весь запасъ зерна будетъ стоить 22 милл. ф. ст. Зерно предполагается распредѣлить на 1,000 участковъ, считая въ каждомъ участкѣ 36,000 человѣкъ.

Слѣдовательно, надо имѣть 1000 житницъ, каждая объемомъ въ 240,000 куб. футъ, причемъ стоимость каждой съ элеваторомъ 4,000 ф. ст. Стоимость всѣхъ житницъ 4 милл. ф. ст. Срокъ храненія зерна предполагается пятилѣтній, съ такимъ разсчетомъ, чтобы въ 5 лѣтъ весь запасъ зерна обновлялся. Ежегодный расходъ на личный составъ по этой операціи 310,000 ф. ст.

Въ портахъ потребуется имѣть еще 100 складовъ (каждый=$^1/_5$ житницы), стоимостью 1,500 ф. ст., т. е. всего 150,000 ф. ст. Личный ихъ составъ будетъ стоить 18,200 ф. ст.

Перевозка зерна внутри страны обойдется въ 1 милліонъ ф. ст.

Положивъ еще около милліона фунтовъ стерлинговъ на непредвидѣнные расходы, общая стоимость всего предпріятія будетъ

около 28 милліоновъ ф. ст., что составитъ около 280 милліоновъ рублей,—сумма для Англіи не особенно крупная: около этой суммы она израсходовала на *одну постройку* военныхъ судовъ за послѣдніе $3^1/_2$ года.

Морскія мѣры длины.

1 морская саженъ = 6 футамъ.

1 кабельтовъ = 100 морскимъ саженямъ.

1 морская миля = 10 кабельтовымъ = $1^3/_4$ вер.

Корабль, скорость котораго, напр., 10 узловъ, проходитъ въ часъ 10 морскихъ миль.

Таблица № 8.

НАЗВАНІЯ ЧИНОВЪ И СПЕЦІАЛЬНОСТЕЙ.	Офицеровъ.			Чиновниковъ содержателей.	НИЖНИХЪ ЧИНОВЪ.												ИТОГО.					
					Строевыхъ.								Машин. команды.									
	Флотскихъ [1].	Механиковъ.	Медиковъ.		Артиллеристовъ.	Миноровъ.	Гальванеровъ.	Рулевыхъ.	Сигнальщиковъ.	Водолазовъ.	Не спеціалистовъ.	Не строевыхъ [2].	Машинистовъ.	Кочегаровъ.	Трюмныхъ [3].	Минныхъ машинистовъ [4].	Офицеровъ.	Чиновниковъ.	Кондукторовъ [5].	Унтеръ-офицеровъ.	Нижнихъ чиновъ рядовыхъ.	ВСЕГО.
Типы судовъ.																						
Эскадренный броненосецъ (типъ «Суворовъ»)	17	5	2	4	99	37	18	9	9	3	295	24	87	136	20	17	24	4	9	98	647	782
Крейсеръ 1-го ранга (типъ «Громобой»)	16	6	2	4	94	27	18	11	9	3	359	24	97	170	21	16	24	4	9	122	718	877
Крейсеръ 1-го ранга (типъ «Паллада»	13	4	2	4	54	27	16	9	7	3	198	23	72	113	12	14	19	4	8	83	457	571
Крейсеръ 2-го ранга (типъ «Новикъ»)	10	3	1	2	19	19	6	5	5	3	72	16	62	92	12	9	14	2	5	57	258	336
Броненосецъ берег. обороны (типъ «Сенявинъ»)	11	4	1	4	40	17	5	7	7	3	142	21	42	84	12	7	16	4	7	57	323	407
Канонерская лодка (типъ «Гилякъ»)	8	2	1	—	16	6	1	4	4	3	80	14	12	21	4	4	11	—	2	29	128	170
Эскадренный миноносецъ (типъ «Быстрый»)	3	1	—	—	6	6	—	2	1	—	8	2	10	18	3	4	4	—	2	11	45	62
Миноносецъ берег. обороны (типъ Циклонъ»)	2	1	—	—	2	3	—	1	—	—	1	1	7	8	1	2	3	—	2	8	16	29

[1]) Въ числѣ флотскихъ офицеровъ имѣются спеціалисты по артиллерійской, минной и штурманской частямъ.
[2]) Въ числѣ ихъ содержатели имущества, писаря, фельдшера, оружейники, плотники, конопатчики, маляры, парусники.
[3]) Вѣдаютъ всѣми подводными отсѣками корабля, откачиваніемъ изъ нихъ и напусканіемъ туда воды.
[4]) Вѣдаютъ механизмами минъ Уайтхеда и машинами для электрическаго освѣщенія.
[5]) Званіе полуофицерское. Носятъ офицерскую форму, но кокарду имѣютъ какъ у нижнихъ чиновъ.

Таблица № 9.

Составъ флотовъ главнѣйшихъ морскихъ державъ въ 1900 году.

Государство. / Типъ.	Великобританія.			Франція.			Россія.			Италія.			Германія.			Соед. Штаты.			Японія.		
	Гот.	Стр.	Всего.	Гот.	Стр.	Всего.	Гот.	Стр.	Всего.	Гот.	Стр.	Всего.	Гот.	Стр.	Всего.	Гот.	Стр.	Всего.	Гот.	Стр.	Всего.
Эскадренные броненосцы:																					
1-го класса	22	14	36	9	2	11	6	7	13	3	4	7	5	9	14	8	7	15	4	2	6
2-го »	11	—	11	9	1	10	10	—	10	5	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3-го »	12	—	12	15	—	15	1	—	1	2	—	2	7	—	7	1	—	1	1	—	1
Итого . . .	**45**	**14**	**59**	**33**	**3**	**36**	**17**	**7**	**24**	**10**	**4**	**14**	**12**	**9**	**21**	**9**	**7**	**16**	**5**	**2**	**7**
Броненосцы береговой обороны	**21**	—	**21** [1])	**16**	—	**16**	**15**	**1**	**16**	**3** [1])	—	**3**	**19**	—	**19**	**6**	**4**	**10**	**1**	—	**1**
Крейсеры:																					
1-го класса	22	15	37	4	12	16	5	8	13	5	3	5	2	2	4	4	3	7	1	5	6
2-го »	60	—	60	22	1	23	7	—	7	2	—	5	8	—	8	10	6	16	9	1	10
3-го »	44	—	44	12	1	13	2	1	3	11	—	11	10	7	17	5	—	5	4	2	6
Итого . . .	**126**	**15**	**141**	**38**	**14**	**52**	**14**	**9**	**23**	**18**	**3**	**21**	**20**	**9**	**29**	**19**	**9**	**28**	**14**	**8**	**22**
Контръ-миноносцы. (минныя канон. лодки).	**34**	—	**34**	**21**	—	**21**	**9**	—	**9**	**15**	**2**	**17**	**4**	—	**4**	—	—	—	**1**	**1**	**2**
Эскадрен. миноносцы. (истребители).	**50**	**46**	**96**	—	**8**	**8**	**6**	**23**	**29**	—	**1**	**1**	**8**	**3**	**11**	—	**20**	**20**	—	**8**	**8**
Миноносцы береговой обороны	**96**	—	**96**	**211**	**38**	**249**	**88** [2]) / **174**	—	**88**	**142**	**2**	**144**	**103**	**8**	**111**	**8**	**22**	**30**	**44**	**2**	**86**

Примѣчаніе: Изъ этой таблицы слѣдуетъ, что:

1) Эскадренные броненосцы должны быть 1-го класса (одно изъ условій для этого—большое водоизмѣщеніе). Никто больше не строитъ броненосцевъ 2-го класса (Франція—1).
2) Броненосцы береговой обороны—типъ сомнительный по своему боевому значенію. Изъ семи государствъ новыя такія суда строятся лишь въ двухъ (Россія—1, Соед. Шт.—4). Англія, Италія и Японія (имѣется одинъ, взятый у китайцевъ) никогда не строили такихъ судовъ. Франція и Германія, строившія ихъ прежде въ большомъ числѣ, не строятъ теперь ни одного.
3) Наиболѣе необходимыми признаются крейсеры 1-го класса (главнымъ образомъ броненосные). На общее число—67 строящихся крейсеровъ 2-го класса—лишь 8, а 3-го—11.
4) Контръ-миноносецъ (минная канонерская лодка, минный крейсеръ)—отживающій типъ; ихъ строится всего 3 на 87 существующихъ.
5) Особое распространеніе получаетъ типъ эскадреннаго миноносца (истребителя). На 64 существующихъ ихъ строится—119.

Настоящая таблица, дающая только число судовъ, не даетъ, однако, вполнѣ правильнаго представленія о силѣ флотовъ, которая зависитъ кромѣ того отъ величины отдѣльныхъ судовъ, ихъ современности, однотипности и т. п. Попытка такого сравненія силы флотовъ на 1900 годъ сдѣлана въ сочиненіи «Wehrhaft zur See!» G. A. Erdmann 1900 г., въ которомъ помѣщена нижеслѣдующая таблица:

Сравнительная сила флотовъ главныхъ морскихъ державъ въ 1900 году.

(Во вниманіе приняты только готовыя суда).

Англія	1,001		Японія	189	
Франція	466	746	Италія	189	432
Россія	280		Германія	179	
Соед. Штаты	195		Австрія	64	

[1]) Суда, не спеціально выстроенныя для береговой обороны, а зачисленныя въ этотъ классъ по своей старости и непригодности для дѣйствій въ открытомъ морѣ.

[2]) Безъ миноносокъ, потерявшихъ почти всякое боевое значеніе. Съ миноносками — 174.

Морскія силы Россіи и Японіи[1].

Списокъ русскихъ судовъ.

Суда, находящіяся на театрѣ военныхъ дѣйствій.

№№ по порядку.	Имена судовъ и годъ спуска.		Водоизмѣщеніе.	Боевое вооруженіе.	Углубленіе.	Запасъ угля.	Скорость хода.	Боевой коефиціентъ.	Примѣчанія.
			Тонны.		Футы.	Тонны.	Узлы.		
				Эскадренные броненосцы.					
1	«Петропавловскъ», 1894		11 400	IV—12-д.; XII—6-д.; XXXVIII—малок.; V—м. ап.	26	1 000	16,5	—	† 31 марта 1904 г.
2	«Полтава», 1894		11 000	IV—12-д.; XII—6-д.; XL—малол.; VI—м. ап.	26	1 000	16	—	
3	«Севастополь», 1895		11 800	IV—12 д.; XII—6-д.; XL—малок.; VI—м. ап.	26	1 000	16	—	
4	«Пересвѣтъ» 1898		12 700	IV—9,8-д.; XI—6-д.; XX—3-д.; XXVIII—малок ; V—м. ап.	26	1 200	18,5	31,3	† въ Портъ-Артурѣ.
5	«Побѣда», 1900		12 700	IV—9,8-д.: XI—6 д.; XX—3-д ; XXIX—малок.: V—м. ап.	26	1 200	18,5	39,5	
6	«Ретвизанъ», 1900		12 900	IV—12-д.; XII—6-д.; XX—3-д ; XXXII—малок.; VI—м. ап.	27,3	2 500	18	51,1	
7	«Цесаревичъ», 1901		13 200	IV—12-д.; XII—6-д.; XX—3-д.; XX—малок.; VI—м. ап.	26	2 500	18,5	59,0	Разоруженъ въ Кіа-Чао 29 августа 1904 г.
				Крейсера I ранга.					
1	«Варягъ» 1899	Бронепалубные.	6 500	XII—6-д.; XII—3-д.; X—малок.; V—м. ап.	19,5	1 300	23	14,2	1904 г. † 27 января въ Чемульпо.
2	«Діана» 1899		6 700	VIII—6-д.; XXIV—3-д.; VIII — малок.; III—м. ап.	21	1 400	19	8,8	Разоружена въ Сайгонѣ.

[illegible]	[illegible], 1899		[illegible]	VIII—6-д.; XXIV—3-д.; VIII — малок.; III—м. ап.	21	1 400	19	8,8	
4	«Аскольдъ», 1900	Бронепалубные.	5 900	XII—6-д.; XII—3-д.; X—малок.; VI—м. ап.	20,6	1 100	23,5	9,2	Въ Шанхаѣ, разоруженъ.
5	«Богатырь», 1901		6 600	XII—6-д.; XII—3-д.; VIII—малок.; IV—м. ап.	20,4	1 500	24	17,1	
6	«Рюрикъ», 1892		11 700	IV—7,9-д.; XVI—6-д.; VI—4,7-д.; XII—малок.; VI—м. ап.	27,3	2 800	18,5	14,0	† 1 августа 1904 г.
7	«Россія», 1896		13 700	IV—7,9-д.; XVI—6-д.; XXI—3-д.; XXXVI—малок.; V—м. ап.	27,5	2 300	19,5	22,9	
8	«Громобой», 1899		13 200	IV — 7,9-д.; XVI — 6-д.; XX — 3-д; XXVIII—малок.; IV—м. ап.	26	2 300	20	33,8	
9	«Баянъ», 1900		7 700	II—7,9-д.; VIII—6-д.; XX—3-д.; VII—малок.; V—м. ап.	21,5	1 100	22	33,5	† Въ Портъ-Артурѣ.
	Крейсера II ранга.								
1	«Новикъ», 1900		3 100	VI—4,7-д.; VIII—малок.; V—м. ап.	16,5	600	25	3,2	† 7 августа въ Корсаковскомъ посту.
2	«Бояринъ», 1901		3 300	VI—4,7-д.; VIII—малок.; V—м. ап.	16	600	22,5	2,7	† въ Таліенванѣ.
	Минные крейсеры.								
1	«Всадникъ»		410	IX—малок.; II—м. ап.	10	—	20	—	† Въ Портъ-Артурѣ.
2	«Гайдамакъ»		435	IX—малок.; II—м. ап.	10	—	20	—	† Въ Портъ-Артурѣ.
	Эскадренные миноносцы. Боевое вооруженіе: II—м. ап.; I—II—3-д.; VIII—V м.								
1	«Лейт. Бураковъ»		250	II—м. ап.; VI малок.	—	—	30	—	Въ † Портъ-Артурѣ.
2	«Кондоръ»		—						Въ † Портъ-Артурѣ.
3	«Рачительный»		220						Въ † Портъ-Артурѣ.
4	«Равящій»		—						
5	«Расторопный»		—						† въ Чифу.
6	«Сильный»		—		—	—	27	—	
7	«Сердитый»		—						Въ Чифу, разоруженъ.
8	«Смѣлый»		—						Въ Цинтао, разоруженъ.
9	«Сторожевой»		—						† Въ Портъ-Артурѣ.
10	«Стерегущій»		—						† Въ Портъ-Артурѣ.

[1]) Погибшія суда обозначены †.

№№ по порядку.	Имена судовъ и годъ спуска.	Водоизмѣщеніе. Тонны.	БОЕВОЕ ВООРУЖЕНІЕ.	Углубленіе. Футы.	Запасъ угля. Тонны.	Скорость хода. Узлы.	Боевой коэфиціентъ.	ПРИМѢЧАНІЯ.
11	«Скорый»	220						Въ Чифу, разоруженъ.
12	«Страшный»							† въ Портъ-Артурѣ.
13	«Стройный»							
14	«Статный»	350						Въ Чифу, разоруженъ.
15	«Боевой»							
16	«Бдительный»							
17	«Безпощадный»		II—м. ап.; VI малок.	—	—	27	—	ВъЦинтао, разоружены.
18	«Безстрашный»							
19	«Безшумный»							
20	«Бойкій»							† Въ П.-Артурѣ.
21	«Бурный»							
22	«Внимательный»	310						Въ Чифу, разоруженъ.
23	«Властный»							Въ Шанхаѣ, разоруж.
24	«Грозовой»			—	—	26	—	† Въ П.-Артурѣ.
25	«Внушительный»							
26	«Выносливый»							
	Миноносцы.							
	1—6 миноносцевъ «№№ 201—206»	75-140	Разныхъ типовъ	—	—	17—20	—	†
	2—10 миноносцевъ «№№ 208—211»	120	Нормана	—	—	25	—	
	Миноноски.							
	7 миноносокъ Ярроу («№№ 91—98»).	23	—	—	—	12	—	†
	Учебныя суда.							
1	«Джигитъ», 1873	1 300	II—6 д.; IV—3,9-д.; X—малок.	16	—	10	—	†
2	«Разбойникъ», 1878	1 200	II—6-д.; IV—3,9-д.; X—малок.; II—м. ап.	14,5	200	12	—	
3	«Забіяка», 1878	1 200	IV—3,9-д.; XII—малок.; II—м. ап.	14,2	315	14	—	

4	«Кореецъ», 1886	1 300	II—7,9-д.; I—6-д.; IV—3,9-д.; VI—малок.; I—м. ап.	10,5	200	13	0,05	†
5	«Манджуръ», 1886 . . .	1 400	II—7,9-д.; I—6-д.; IV—3,9-д.; VI—малок.; I—м. ап.	10,5	200	13	0,05	
6	«Сивучъ», 1884	1 100	I—9-д.; VI—6-д.; VI—3,9-д.; V—малок. .	9,5	250	10,5	0,01	
7	«Бобръ», 1885	1 200	I—9-д.; VI—6-д.; VI—3,9-д.; V—малок. .	9,5	250	11	0,01	
8	«Гилякъ», 1897	1 300	I—4,7-д.; V—3,1-д.; IV—малок.	—	—	11,5	0,1	
9	«Гремящій», 1892 . . .	1 700	I—9-д.; I—6-д.; IV—3,1-д.; X—малок.; II—м. ап.	11	125	13	0,3	
10	«Отважный», 1892 . . .	1 900	I—9-д.; I—6-д; IV—3,1-д.; X—малок. II—м. ап.	11	125	13	0,3	
			Транспорты.					
1	«Енисей», 1899. 0,02. .	—		—	—	—	—	†
2	«Амуръ», 1898. 0,02. .	—		—	—	—	—	
3	«Алеутъ».	—		—	—	—	—	
4	«Камчадалъ».	—		—	—	—	—	
5	«Тунгузъ».	—		—	—	—	—	
6	«Ермакъ».	—		—	—	—	—	
7	«Якутъ», ...	—		—	—	—	—	
			Ледоколъ.					
1	«Надежда».	—		—	—	—	—	
			Пароходы Добровольнаго флота.					
1	«Воронежъ».	—		—	—	—	—	
2	«Екатеринославъ». . . .	—		—	—	—	—	
3	«Казань»	—		—	—	—	—	
			Вспомогательные крейсеры.					
1	«Лена», 1895	10 000		—	—	19,5	—	
2	«Ангара», 1898, ...	10 000		—	—	19,5	—	Разоруженъ въ С.-Франциско.

Списокъ японскихъ судовъ.

Имена судовъ и годъ спуска.	Водоизмѣщеніе. Тонны.	БОЕВОЕ ВООРУЖЕНІЕ.	Углубленіе. Футы.	Запасъ угля. Тонны.	Скорость хода. Узлы.	Боевой коефиціентъ.	ПРИМѢЧАНІЯ.
		Эскадренные броненосцы.					
Fuso, 1877—98	3 800	IV—9,4-д.; II—6-д.; IV—4,7-д.; XV—малок.; III—м. ап.	18	350	13	2,0	
Chin-Yen, 1882—95	7 300	IV — 12-д.; IV — 6-д.; X — малок.; III — м. ап.	20	1 000	14	4,0	
Fuji, 1896	12 600	по IV—12-д.; X—6-д.; XXIV—малок.; V—м. ап.	26,4	1 200	18	29,2	
Yashima, 1896	12 500		26,2	--	18,5	31,6	† при П.-Артурѣ.
Shikishima, 1898	15 100	IV—12-д.; XIV—6-д.; XX—3,1-д.; XII—малок.; IV—м. ап.	27,3	1 400	18	53,6	
Hatsuse, 1897	15 200		27	—	19	54,7	† при П.-Артурѣ.
Asahi, 1899	15 400	по IV—12-д.; XIV—6-д.; XX—3,1-д.; XII—малок.; IV—м. ап.	27,3	—	18	52,3	
Mikasa, 1900	15 400		27,3	—	18,5	77,2	
		Большіе крейсеры.					
Itsukushima, 1889	4 300	по I—12,6-д.; XII—4,7-д.; VI—3,-д.; VI—малок.; IV—м. ап.	20	680	16	3,9	
Matsushima, 1890			20	680	16	4,0	
Hashidate, 1891			20	680	16	4,2	
Asama, 1898	9 900	по IV — 7,9-д.; XIV — 6-д.; XII — 3,1-д.; VII—малок.; V—м. ап.	24,3	1 200	21,5	37,6	
Tokiwa, 1898			24,3	1 200	21,5	38,7	
Yakumo, 1899	9 800	IV—7,9-д.; XII—6-д.; XII—3,1-д.; VII—малок.; V—м. ап.	23,2	1 200	20	41,6	
Idzumo, 1899	9 900	по IV — 7,9-д.; XIV — 6-д.; XII — 3,1-д.; VII—малок.; IV—м. ап.	24,2	1 200	20,5	52,1	
Iwate, 1899			24,2	1 200	20,5	54,8	
Azuma, 1899	9 500	IV—7,9-д.; XII — 6-д.; XII—3,1-д.; VII—малок.; V—м. ап.	23,7	1 200	20	44,2	
Nishin, 1903	7 700	IV—7,9-д.; XIV—6-д.; X—3,1-д.; VI—малок.; IV—м. ап.	23,8	1 100	20,5	—	
Katsuga, 1903	7 700	I—9,8-д.; IV—7,9-д.; XIV—6-д.; X—3,1-д.;					

Idzumi, 1883	3 200	II — 9,8-д.; VI — 6-д.; VI — малок.; III—м. ап.	18,5	600	17	1,0	
Naniva, 1885	3 700	VIII—6-д.; VI—малок.; IV—м. ап.	18,7	800	18	2,4	
Takachiho, 1885	3 700	X—6-д.; VI—малок.; IV—м. ап.	18,7	800	18	2,4	
Chiyoda, 1900	2 400	X—4,7-д.; XV—малок.; III—м. ап.	14	700	19	2,7	
Akitsushima, 1892	3 200	IV — 6-д.; VI — 4,7-д.; X — малок.; IV—м. ап.	17,5	550	19	—	
Yoshino, 1892	4 200	VI — 6-д.; VIII — 4,7-д.; XXII — малок.; V—м. п.	17	1 000	22,5	6,5	† при столкновенiи съ крейсеромъ Кассуга.
Suma, 1895	2 700	II—6-д.; VI — 4,7-д.; XII — малок.; II—м. ап.	15	600	20	2,9	
Kasagi, 1898	5 000	по II — 7,9-д.; X — 4,7-д.; XII—3-1-д.; VI—малок.; VI—м. ап.	17,6	1 000	22,5	18,4	
Chitose, 1898	4 800		17,6	1 000	20	19,2	
Takasago, 1897	4 200		17	1 000	22,5	19,0	
Akashi, 1897	2 800	II—6-д.; VI—4,7-д.; XII—3,1-д.; II—м. ап.	15,8	600	19,5	2,9	
Niaka, 1903	3 400	VI—6-д.; X—3,1-д.; IV—малок.	16,4	600	20	4,3	
Tsushima, 1903			16,4	600	20	4,8	
(Otowa), 1903	3 000	II—6-д.; VI—4,7-д.; VI—3,1-д.	15,8	875	21	—	

Авизо.

Yayeyama, 1889	1 600	III—4,7-д.; VIII—малок.; II—м. ап.	13,4	350	20	0,3
Miyako, 1897	1 800	II—4,7-д.; X—малок.; II—м. ап.	13,1	400	20	0,02
Chihaya, 1900	1 300	II—4,7-д.; X—3,1-д.; V—м. ап.	9,8	250	21,5	0,04

Минный транспортъ.

Toyohashi, 1888—97	4 100	II—4,7-д.; IV—малок.	26	860	12,5	—

Минныя лодки.

Tatsuta, 1894	900	II—4,7-д.; IV—малок.; V—м. ап.	9,3	150	21	0,02

Эскадренные миноносцы[1]).

II—45-с.-м. ап.; I—3,1-д.; V—малок.

1. Akebono	Я.: 311 т.; 31 узл.	3. Inazuma	Я.; 311 т.; 31 узл.
2. Ikazuchi		4. Sazanami	

[1]) Я.—суда постройки Ярроу, Т.—Торникрофта, Н. Нормана, Яп.—японской постройки.

5. Oboro . . . . Я.; 311 т.; 31 узл.

6. Murakumo 7. Shinonome 8. Shiranuhi 9. Uugiri 10. Kagero 11. Usugumo	Т.; 279 т.; 30 узл.
12. Shirakumo 13. Akashiwo 14. Akatsuki 15. Kasumi	Т. Я.; 381 т.; 31 узл.
16. Harusame 17. Hayatori 18. Asagiri 19. Murasame	Яп.; 381 узл. 29 узл.

Миноносцы [1]).

II—III—35-с.-м. м. ап.; I—III—малок.

1. Fukurya, Ш.; 20 узл.
2. Kotaka, Я.; 19 узл.
3. Shiratako, Ш.; ?

1. Hayabusa 2. Kasagi 3. Monasuru 4. Chidori	Н.; 152 т.; 29 узл.
5. Aotoka 6. Hato	Яп.; 152 т.; 29 узл.
7. Hibari 8. Kari 9. Kiji	Яп.; 152 т.; 29 узл.
10. Tsubane 11. Kamone 12. Sagi 13. Uzura 14. Hashitaka 15. Otori	Яп.; 152 т.; 29 узл.

Миноноски [1]).

II—III—35-с.-м. ап.; I—II—малок.

25 построенныя раньше 1895 г.	Н.; Ш.; Я.; 50 т.; ?
Построенныя послѣ 1895 г.	20—Ш.; 80 т.; 20 узл. 10—Яп.; 50 т.; 20 узл. 15—Я.; Яп.; 110 т.; 24 узл.

Имена судовъ и годъ спуска.	Водоизмѣщеніе.	БОЕВОЕ ВООРУЖЕНІЕ.	Углубленіе.	Запасъ угля.	Скорость хода.	Боевой коэфиціентъ.	ПРИМѢЧАНІЯ.
	Тонны.		Футы.	Тонны.	Узлы.		

Канонерскія лодки.

Chinto, 1879	450	ных и револьверных пушекъ.	16	60	8	—	
Chimpan, 1881							
Chinhiu, 1881							
Amagi, 1877	900	VI—4,7-д.; IV—малок.	13,2	—	10	0,04	
Iwaki (Banji), 1878	700	I—6-д.; I—4,7-д.; II—3,1-д.	12,5	—	10	—	
Tsukushi, 1881	1 400	II—9,8-д.; IV—4,7-д., I—3,1-д.; II—малок.	14,5	—	14	0,7	
Akagi, 1886	600	IV—4,7-д.; VI—малок.	9,7	—	10	—	
Maya, 1886	600	II—6-д.; IV—малок.	9,7	—	10	—	
Chokat, 1887	600	I—8,3-м.; I—4,7-д.	9,7	—	10	—	
Atago, 1887	600	I—8,3-д.; I—4,7-д.	9,7	—	10	—	
Heiyen, 1887	2 200	I—10,2-д.; II—4,7-д.; V—малок.	14,8	300	10	1,7	
Oshima, 1891	600	IV—4,7-д.; IV—малок.	19,7	140	13	—	
Uji, 1900 (рѣчн. кан. л.). .	—	—	—	—	—	—	

Суда береговой обороны.

Tsukuda, 1851—71	2 000	VIII—6,3-д.; III—малок.	18	180	8	—	
Kaimon, 1877—82	1 400	II—6,7-д.; VI—4,7-д.; I—3,1-д.	16,4	190	12	0,04	† 28 іюня отъ рус. мины.
Terniu, 1878—83	1 500	I—6,7-д.; I—6-д.; IV—4,7-д.; I—3,1-д. . .	17	200	12	0,04	
Kondo *, 1877	2 300	II—6,7-д.; VI—6-д.; II—3,1-д.; II—малок.		350	13	0,3	
Hiyei *, 1877		II—м. ап.	17,5				
Saiyen *, 1883	2 500	II—8,3-д.; I—6-д.; I—3,1-д.; VI—малок.;		400	13	0,3	
		IV—м. ап.	16	240	15	5,8	
Katsuragi, 1885					12	—	
Yamato, 1885	1 500	II—6,7-д.; V—4,7-д.; I—3,1-д.; IV—малок.	15,2	114	12	—	
Musashi, 1886							
Takao, 1888	1 800	IV—6-д.; I—4,7-о.; I—3,1-д.; IV—малок.;			12	—	
		II—м. а.	13,1	270	15	—	

Вспомогательныя суда.

Кабельный пароходъ: Okinawa Maru, 2 300 т.
Госпитальныя суда: Hakuai Maru, 2 600 »
Kosai Maru, 2 600 »
Genkai Maru.

Кромѣ того, японское правительство располагаетъ 86 (или больше) пароходами субсидируемыхъ линій.

Вспомогательные крейсеры.

3 крейсера по 6,000 т. слишкомъ, съ 17-узл. ходомъ.

Примѣчаніе.—Суда береговой обороны отмѣченныя * обладаютъ нѣкоторою броневою защитой.

[1]) Я.—суда постройки Ярроу Т.—Торникрофта, Н.—Нормана, Яп.—японской постройки.

2-я Тихоокеанская эскадра.

№№ по порядку.	Имена судовъ и годъ спуска.	Водоизмѣщеніе. Тонны.	БОЕВОЕ ВООРУЖЕНІЕ.	Углубленіе. Футы.	Запасъ угля. Тонны.	Скорость хода. Узлы.	Боевой коефиціентъ.	ПРИМѢЧАНІЯ.
	Эскадренные броненосцы.							
1	«Князь Суворовъ», 1902							
2	«Имп. Александръ III», 1901	13516	IV—12″, XII—6″, XX—3″, XX м. к. 4 мин. ап.	26	800	18	63	
3	«Бородино», 1901							
4	«Орелъ», 1902							
5	«Сисой Великій», 1894	10 400	IV—12″, VI—6″, XII—47 мм. XII—57 мм. 6 мин. ап.	25	—	16	13,7	
6	«Ослябя», 1898	12 674	IV—10″, XI—6″, XX—75 мм. XX—47 мм. VIII—47, 5 мин. ап.	26	1 018	18	31	
7	«Наваринъ», 1891	10 206	IV—12″, VIII—6″, XVIII—47 мм., XII—37 мм., 6 мин. ап.	27	—	15	6,7	
	Крейсера I ранга.							
1	«Адм. Нахимовъ», 1885	8 524	VIII—3″, X—6″, XII—47 мм.; IV—37, 3 мин. ап.	28	—	16	5	
2	«Аврора», 1900	6 731	VII—6″, XXIV—75 мм., VIII—37 мм., 3 мин. ап.	21	—	20	8,8	
3	«Олегъ», 1903	6 645	XII—6″, XII—75 мм., IV—47, II—37 мм., 2 мин. ап.	20	720	23	17,1	
4	«Свѣтлана», 1898	3 727	VI—6″, X—47 мм., II—37 мм.	18	—	20	1,7	
5	«Дмитрій Донской», 1885	6 200	VI—6″, X—120 мм., VI—47, X—37, 5 мин. ап.	25	825	17	7,1	
	Крейсера II ранга.							
1	«Жемчугъ», 1903	3 103	VI—120 мм., VI—47 мм., II—37 [illegible]	16	360	24	3,2	

[illegible]	[illegible]						
3	«Безупречный»						
4	«Бодрый»	350	I—75 мм, V—47 мм.	10	93	26	—
5	«Буйный»						
6	«Быстрый»						
7	«Бравый»						
8	«Громкій», 1903						
9	«Грозный», 1903	312	I—75 мм., V—47 мм.	—	—	26	—
10	«Рѣзвый»						
11	«Пронзительный», 1899	220	I—75 мм., III—47 мм.	7½	79	27	—
12	«Прозорливый», 1899	240	I—75 мм., III—47 мм.	7½	79	27	—

Транспорты.

1	«Анадырь»	—	—	—	—	—	—
2	«Камчатка», 1903	7 207	VI—47 одн.	22	—	12	—

Вспомогательные крейсера.

1	«Днѣпръ»	—	—	—	—	—	—
2	«Ріонъ»	—	—	—	—	—	—
3	«Кубань»	—	—	—	—	—	—
4	«Уралъ»	—	—	—	—	—	—
5	«Терекъ»	—	—	—	—	—	—

Краткая библіографія.

Списокъ сочиненій, которыя могутъ оказаться полезными при желаніи ближе ознакомиться съ различными отраслями военно-морского искусства.

---

1. Исторія флотовъ и описаніе сраженій.

The navy in the civil war. **I. Mahan.** The gulf and Inland waters. 1883 г.
II. Ammen. The atlantic coast. 1883 г.
III. Soley. The blockade and the cruisers. 1895 г.

Война́тонъ. «Исторія американскаго флота во время возстанія». *Переводъ съ англійскаго.* 2 т. 1868 г.

Шабо-Арно. «Исторія военныхъ флотовъ». *Переводъ съ французскаго.* Изд. Главнаго Морского Штаба. 1896 г.

Вильсонъ. «Броненосцы въ бою». *Переводъ съ англійскаго.* 2 т. Изд. Главнаго Морского Штаба. 1897 г.

Laird Clowes. «The Royal Navy» *(Наиболѣе полная и лучшая исторія англійскаго флота).* 5 т. 1901 г.

Roncière. «Histoire de la Marine Françaises» *(Изданіе еще не закончено. Пока вышло два тома).*

Ferd. Ritter von Attlmayr. «Der Krieg Österreichs in der Adria 1866 *(Лучшія описанія сраженія при Лиссѣ).* 1896 г.

2. Исторія русскаго флота.

Веселаго. «Краткая исторія русскаго флота». Вып. I. 1893 г. Вып. II. 1895 г.

Его же. «Матеріалы по исторіи русскаго флота». 14 томовъ, изданы съ 1865 по 1893 г.

Мышлаевскій. «Война въ Финляндіи въ 1712—1714 г.». *(Совмѣстная операція сухопутной арміи, галернаго и корабельнаго флотовъ).* 1896 г.

Головачевъ. «Дѣйствія русскаго флота въ войнѣ со шведами въ 1788—1900 г.».

Его же. «Исторія Севастополя, какъ русскаго порта». 1872 г.

Богдановичъ. «Наваринъ». 1877 г.

Его же. «Синопъ». 1878 г.

Кротковъ. «Повседневная запись замѣчательныхъ событій въ русскомъ флотѣ» *(Превосходное и чрезвычайно полное справочное изданіе по исторіи русскаго флота).* Изданіе Главнаго Морского Штаба. 1893 г.

Шульцъ. «Подвиги русскихъ моряковъ». 1853 г.

Посмертныя записки адмирала Невельскаго. «Подвиги русскихъ морскихъ офицеровъ 1849—55 гг.». 1878 г.

Вроневскій. «Записки морского офицера» *(Плаваніе эскадры адмирала Д. Н. Сенявина въ Средиземномъ морѣ 1805—1810 г.).* 4 тома.

«**Петропавловскій бой** и камчатская эскадра». 1883 г.

3. Біографіи.

Laughton. «Nelson and his companions in arms». 1896 г.

А. Бутаковъ. «Нельсонъ по послѣднимъ его біографіямъ». Морской Сборникъ 1899 г.

Mahan. «Admiral Farragut». 1893 г.

«**Жизнеописанія** первыхъ русскихъ адмираловъ». 4 тома. 1831 г.

Скаловскій. «Біографія адмирала Ушакова».

4. Морская стратегія и тактика.

Головачевъ. «О значеніи флота для Россіи». Морской Сборникъ 1898 г. № 9.

Коломбъ. «Морская война, ея основные принципы и опытъ». 1894 г.

Мэхенъ. «Вліяніе морской силы на исторію» (1660—1783). 1896 г.

Его же. «Вліяніе морской силы на французскую революцію и имперію» (1793 — 1812). 2 т. 1898 г.

Переводы съ англійскаго. Изданія Его Императорскаго Высочества Наслѣдника Цесаревича Великаго Князя Георгія Александровича.

Mahan. «Lessons of the war with Spain». 1899 г.

Steevens. «Naval Policy». 1896 г.

Colomb. Essays on naval defence». 1896 г.

Макаровъ. «Разсужденія по вопросамъ морской тактики». 1897 г.

Пойенъ. «Значеніе морской артиллеріи въ сраженіяхъ послѣдняго времени». *Переводъ съ французскаго.* 1888 г.

5. Совмѣстныя дѣйствія арміи и флота и десантныя экспедиціи.

Furse, Colonel. «Military expeditions beyond the seas». 2 т. 1897 г.

Его же. «Mobilisation and embarkation of an army corps». 1883 г.

Его же. «Military Transport». 1882 г.

Дегу. «Изслѣдованіе совокупныхъ дѣйствій арміи и флота». 2 ч. *Переводъ съ французскаго.* 1889 г.

Обручевъ. «Смѣшанныя морскія экспедиціи». 1899 г.

Орловъ. «Совмѣстныя дѣйствія сухопутной арміи и флота». 1894 г.

Его же. «Итальянцы въ Абиссиніи». 1897 г.

Мошнинъ. «Оборона побережья». 1901 г.

Grasset. «La défense des côtes». 1899 г.

Henning. «Die Küstenvertheidigung». 1892 г.

M. D. B. G. «Des opérations maritimes contre les côtes et des débarquements». 1894 г.

Didelot. «La défense des côtes d'Europe». Съ атласомъ. 1894 г.

Leithner. «Die Küstenbefestigung». 1895 г.

Delaunay. «Napoléon et la défense des côtes». 1890.

Patiens. «Le défense nationale et la défense des côtes». 1894 г.

«**Der Kampf** um Küstenbefestigugen». 1897 г.

Bride. «Notions sur les opérations combinées de l'armée et de la flotte». 1898 г.

«**Instruction** du 1 Mai 1897 pour l'exécution des transports de la guerre par navires de commerce».

«**Положеніе** о перевозкѣ войскъ водою» (Приказъ по военному вѣдомству 1893 г. № 70).

«**Инструкція** Начальнику эшелона нижнихъ чиновъ, перевозимыхъ на морскихъ судахъ между Одессой и Владивостокомъ» (Цирк. Главнаго Штаба № 90 февраля 28 1896 г.).

«**Соглашеніе** на перевозку воинскихъ чиновъ и новобранцевъ съ ихъ семействами и багажемъ на пароходахъ Добровольнаго Флота при перевозкахъ дальняго плаванія» (Цирк. Главнаго Штаба № 64, марта 16 дня 1897 г.).

Jurien de la Gravière. «La marine d'aujourd'hui» *(Крымская кампанія)*. 1872 г.

Aublet. «La guerre au Dahomey (1888—1883 г.)». 1895 г.

J. Pallu de la Barrière. «Histoire de l'expédition de Cochinchine 1861». 1888 г.

Girard. «Souvenirs de l'Expédition de Tunisie». 1883 г.

Loir. «L'escadre de l'amiral Courbet». 1894.

«**Opérations** de l'Escadre française dans la rivière Min». 1885 г.

Petit. «La conquête de la vallée d'Atchin». 1891 г.

Мертваго. «Очеркъ морскихъ сношеній и войнъ европейцевъ съ Китаемъ по 1860 годъ». 1884 г.

Garnot. «L'expédition française de Formose 1884—1885 г.».

Le Comte de Paris. «Histoire de la guerre civil en Amérique». 7 томовъ и 3 атласа.

Johnson. «The defence of Dharleston harbour. 1863—1865». 1890 г.

Barros Arana. «Histoire de la guerre Pacifique» 2 т. 1882 г.

Fix. «La guerre du Paraguay». 1870 г.

Rivière. «La marine française au Méxique». 1881 г.

Humbert. «Madagascar. La dernière guerre franco-hova».

Duchesne. «Rapport sur l'expédition de Madagascar». Съ атласомъ. 1897 г.

«**Parliamentary** correspondence aspecting the affairs of Crête and the war between Turkey and Greece». 1897 (October).

Steevens. «With Kitchener to Khartoum». 1898 г.

Jnouye. «A concise history of the war between Japan and China». 1895.

Wladimir. «The China-Japan war». 1896 г.

Muller. «Der Krieg zwichen China und Japan». 1895.

Жилинскій. «Испано-американская война». 1899 г.

Ермоловъ. «Испано-американская война». 1899 г.

Ливенъ. «Американская экспедиція въ С.-Яго де Куба лѣтомъ 1898 г.». Морской Сборникъ 1899 т. №№ 4, 5 и 6.

«Annual reports of the navy department 1898» *(Официіальный отчетъ о дѣйствіяхъ американскаго флота во время испано-американской войны).*

Bride. «Le guerre hispano-americaine». 1899 г.

José Muller Tejeiro. «Battles and capitulation of Santiago de Cuba». *Переводъ съ испанскаго.* 1899 г.

Jacobson. «Sketches from the Spanich-american war». *Переводъ съ нѣмецкаго.* 1898.

Wilson. «The downfall of Spain. Naval history of the Spanish american war». 1900.

Spears. «Our navy in the war with Spain». 1898 г.

6. Кораблестроеніе, описаніе кораблей и матеріальной части.

Боголюбовъ. «Исторія корабля». 2 т. 1877 г.

Ledieu. «Le nouveau matériel naval». 2 тома и 2 атласа. 1890 г.

Гозе. Руководство къ кораблестроенію». 2 тома и 2 атласа. 1894 г.

Armstrong. «Torpedoes and torpedo-vessels». 1897 г.

Яцыно. «Курсъ морской артиллеріи». 3 части. 1900 г.

Garbett. «Naval Gunnery». 1897 г.

7. Морское международное право.

«Сборникъ дѣйствующихъ трактатовъ и конвенцій, имѣющихъ отношеніе къ военному мореплаванію, съ приложеніемъ консульскаго устава». 1902 г.

Отфейль. «Исторія происхожденія, развитія и измѣненія международнаго права». *Переводъ съ французскаго.* 1887 г.

Овчинниковъ. «Морское призовое право». 1900 г.

8. Морскія періодическія изданія.

«Морской Сборникъ». Ежем.

«Русское Судоходство». Ежем.

«Revue Maritime». Ежем.

«Le Jacht. Journal de la Marine». Ежем.

«Marine Rundschau». Ежем.

«Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens». (Австрійск.). Ежем.

«Navy and Army Illustrated». Еженед.

«Journal of the Royal United Service Institution» Ежем.

«The Proceedings of the United Service Naval Institute». (Соед. Шт.). 4 раза въ годъ.

9. Справочныя изданія. Данныя о военныхъ судахъ.

«Военные флоты и морская справочная книжка». В. К. А. М. *(Выходитъ каждые два года. Послѣднее изданіе 1904 г.).*

«Сборникъ свѣдѣній объ иностранныхъ государствахъ». 4 выпуска. Изданіе Военно-Морского Ученаго Отдѣла Главнаго Морского Штаба.

«**Русскій торговый флотъ**». Списокъ судовъ къ 1-му января 1900 г. Изданіе отдѣла Торговаго Мореплаванія Министерства Финансовъ.

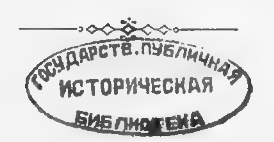
Jane. «All the world's fighting ships» *(Альбомъ и описаніе военныхъ судовъ всего міра. Выходитъ выпусками).*

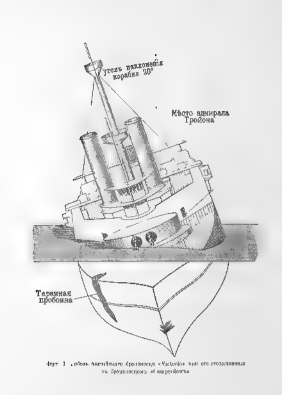
«**The naval annual.** Brassey». Ежегодное изданіе.

Prince Louis of Battenberg. «Men of war names». 1897 г. *(Здѣсь могутъ быть найдены происхожденія именъ военныхъ судовъ всѣхъ европейскихъ флотовъ).*

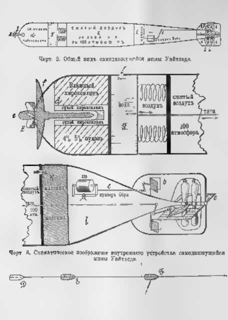
Морской уставъ. 1899 г.

Правила сигналопроизводства на военныхъ корабляхъ. 1900 г.



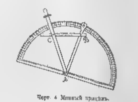


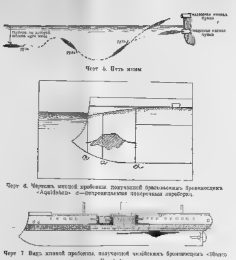
Черт 1. Кренъ англійскаго броненосца «Victoria» при его столкновеніи съ броненосцемъ «Camperdown»



Черт. 2. Общій видъ самодвижущейся мины Уайтхеда.

Черт 3. Схематическое изображеніе внутренняго устройства самодвижущейся мины Уайтхеда.

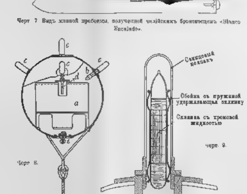

Черт. 4 Минный прицѣлъ.



Черт. 5. Путь мины

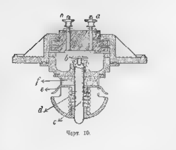
Черт 6. Чертежъ минной пробоины, полученной бразильскимъ броненосцемъ «Aquidaban» a—непроницаемыя поперечныя переборки.

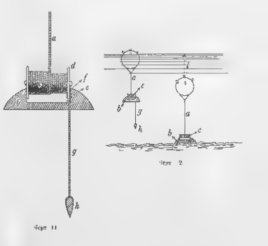
Черт 7. Видъ минной пробоины, полученной чилійскимъ броненосцемъ «Blanco Encalado».



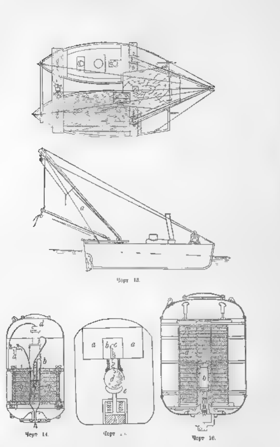
Черт 8.

черт. 9.


Черт. 10.


Черт 11

Черт 12

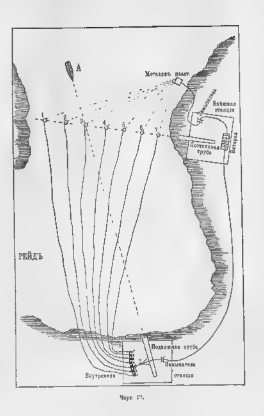


Черт. 13.

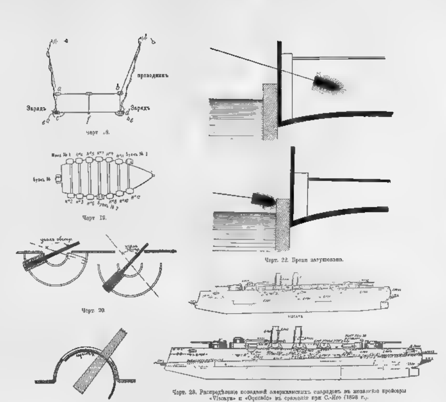
Черт. 14.

Черт. 15.

Черт. 16.



Черт. 17.



Черт. 18.

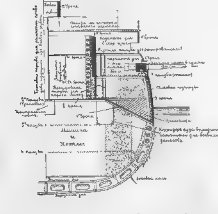
Черт. 19.

Черт. 20.

Черт. 21.

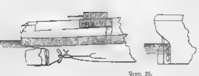
Черт. 22. Броня затушевана.

Черт. 23. Распредѣленіе попаданій американскихъ снарядовъ въ испанскіе крейсеры «Viscaya» и «Oquendo» въ сраженіи при С.-Яго (1898 г.).

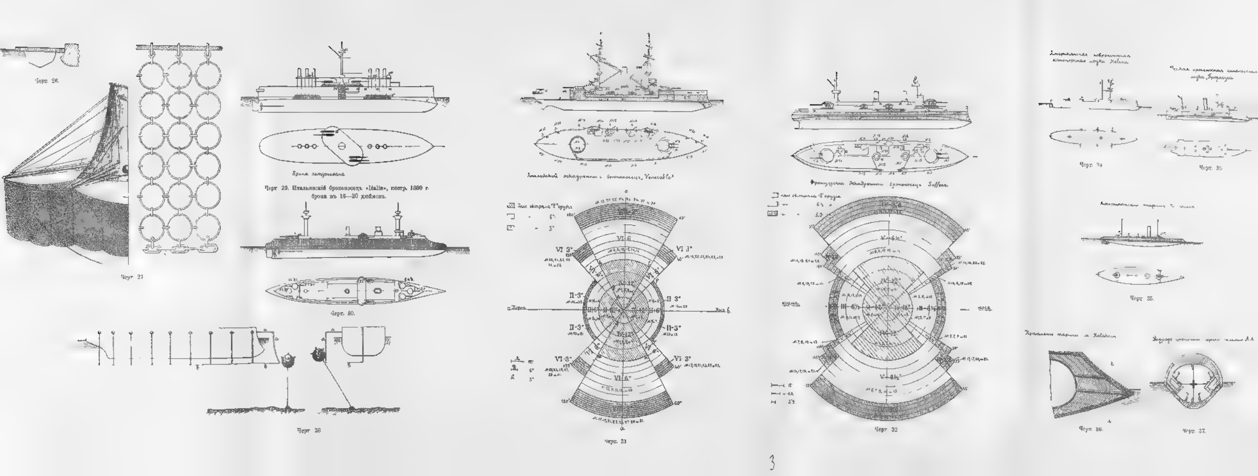


Броня затушевана черным.

Черт. 24.

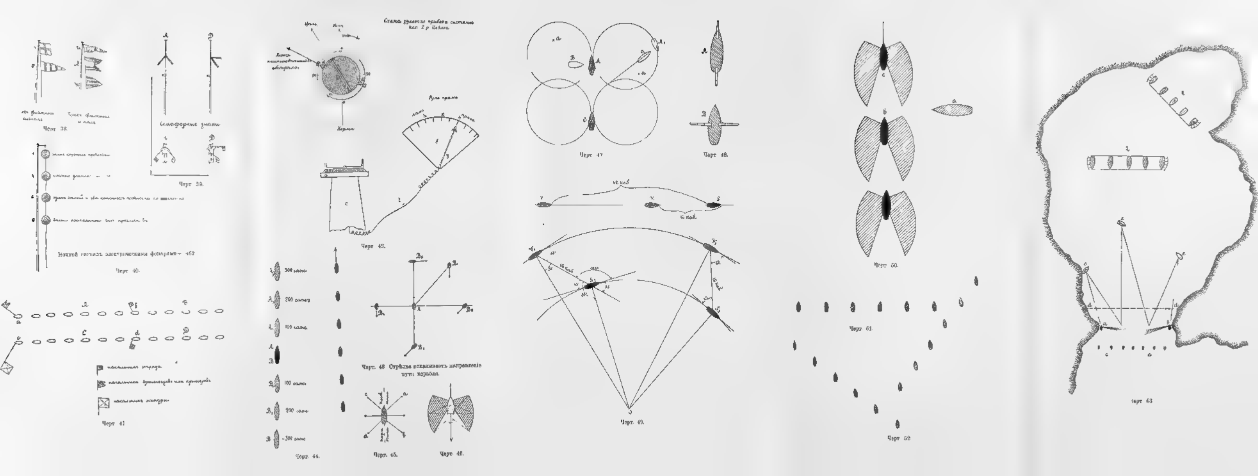


Черт. 25.

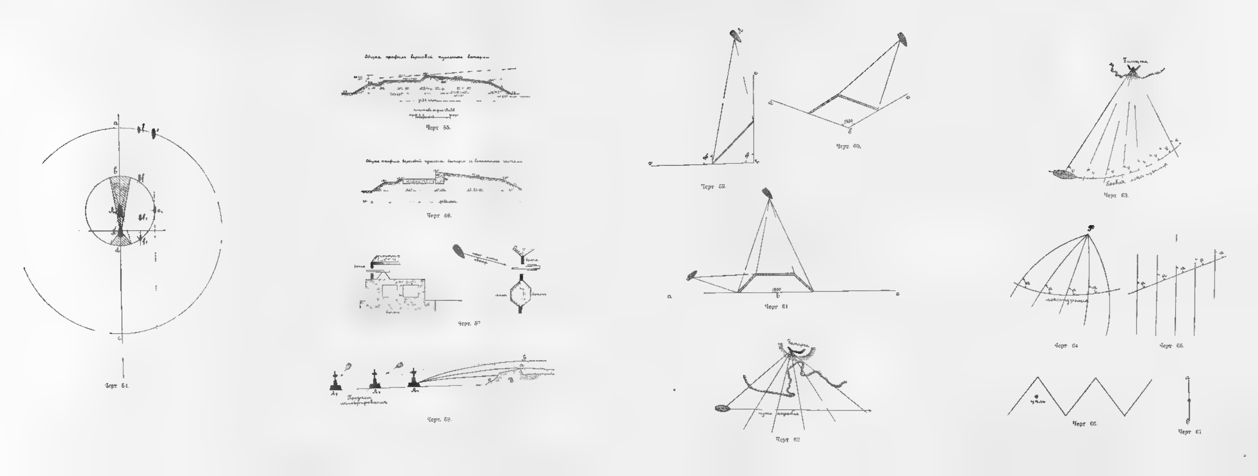


Черт. 29. Итальянскій броненосецъ «Italia», постр. 1880 г. броня въ 16—20 дюймовъ.

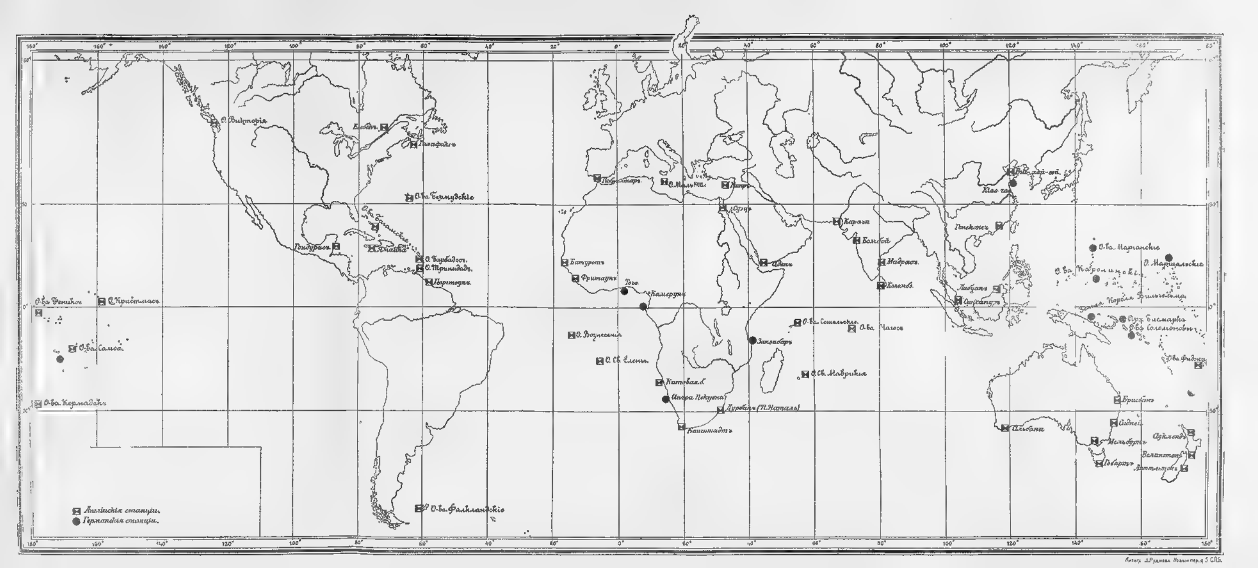
3

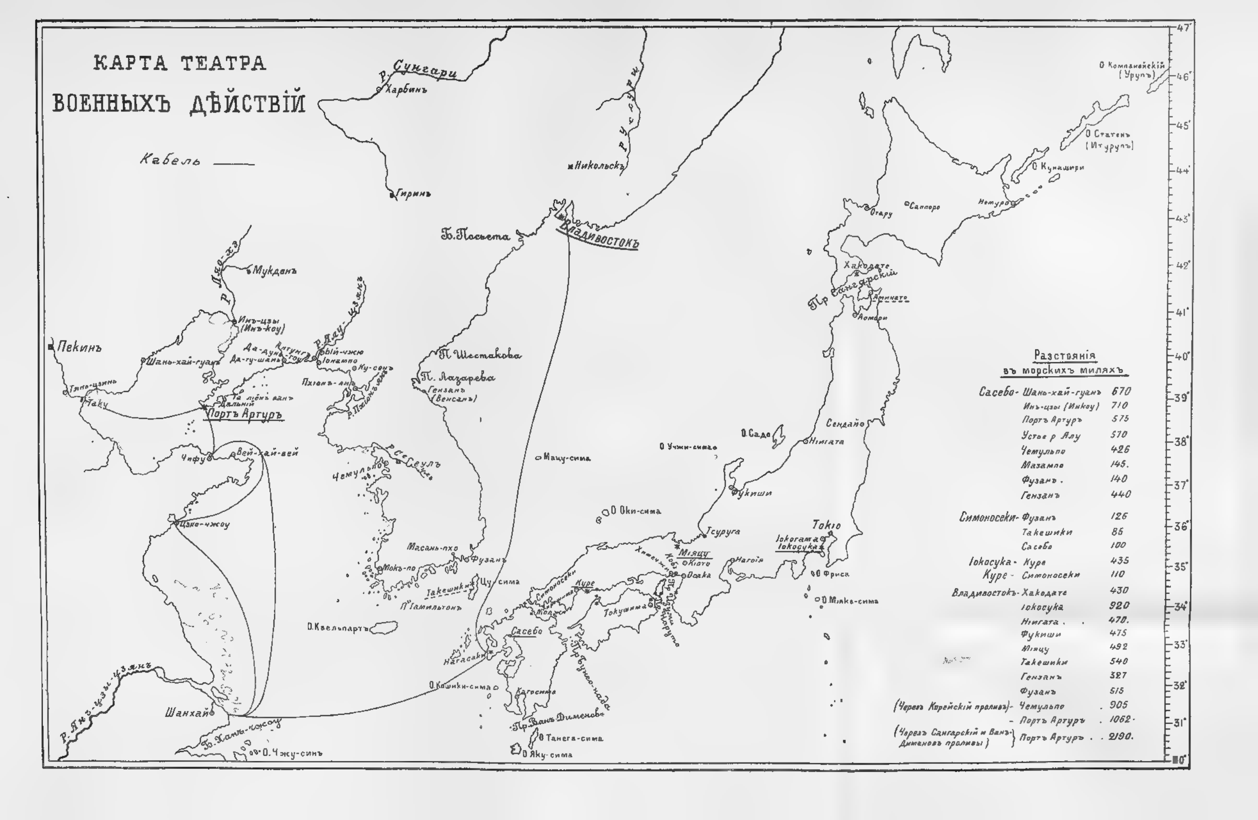


Черт 38
Черт 39
Черт 40
Черт 41
Черт 42
Черт 44
Черт. 45
Черт. 46
Черт 47
Черт 48
Черт 49
Черт 50
Черт 51
Черт 52
Черт 53



Черт 54.
Черт 55.
Черт 56.
Черт 57.
Черт 58.
Черт 59.
Черт 60.
Черт 61.
Черт 62.
Черт 63.
Черт 64.
Черт 65.
Черт 66.
Черт 67.


О. Викторія
Квебекъ
Галифаксъ
О-ва Бермудскіе
О-ва Багамскіе
Гондурасъ
Ямайка
О. Барбадосъ
О. Тринидадъ
О. Христмасъ
О-ва Самоа
О-ва Кермадекъ
О-ва Фалклэндскіе
Гибралтаръ
О. Мальта
Кипръ
Суэцъ
Аденъ
Карачи
Бомбей
Мадрасъ
Коломбо
Батурстъ
Фритаунъ
Того
Камерунъ
О. Вознесенія
О. Св. Елены
Китовая б.
Ангра Пекуена
Дурбанъ (П. Наталь)
Капштадтъ
Занзибаръ
О-ва Сейшельскіе
О-ва Чагосъ
О. Св. Маврикія
Кiао-чао
Гонконгъ
Лабуанъ
Сингапуръ
О-ва Маріанскіе
О. Маршальскіе
О-ва Каролинскіе
Земля Короля Вильгельма
Арх. Бисмарка
О-ва Соломоновы
О-ва Фиджи
Брисбенъ
Сидней
Альбани
Мельбурнъ
Гобартъ
Оклендъ
Веллингтонъ
Литтльтонъ
Англійскія станціи.
Германскія станціи.
Литогр. Д. Руднева Новый пер. 5 СПБ.


КАРТА ТЕАТРА
ВОЕННЫХЪ ДѢЙСТВІЙ
Кабель
Р. Сунгари
Харбинъ
Р. Уссури
Никольскъ
Гиринъ
Б. Посьета
Владивостокъ
Р. Ляо-хэ
Мукденъ
Инъ-цзы (Инъ-коу)
Пекинъ
Шань-хай-гуань
Да-Дунъ-гоу
Да-гу-шань
Р. Ялу-цзянъ
Ый-чжю
Іонампо
Ку-сенъ
Пхіенъ-анъ
Р. Пхіенъ-анъ
Тяньцзинь
Таку
Та-ліенъ-ванъ
Дальній
Портъ Артуръ
Чифу
Вей-хай-вей
Р. Сеулъ
Сеулъ
Чемульпо
Цзяо-чжоу
П. Шестакова
П. Лазарева
Гензанъ (Венсанъ)
Мацу-сима
Масань-пхо
Фузанъ
Мокъ-по
Такешики
Цу-сима
П. Гамильтонъ
О. Квельпартъ
Шанхай
Р. Янъ-цзы-цзянъ
Б. Ханъ-чжоу
О. Чжу-синъ
О. Кошики-сима
Нагасаки
Сасебо
Симоносеки
Моджи
Куре
Токушима
Кагосима
Пр. Бунго-нада
Пр. Ванъ Дименовъ
О. Танега-сима
О. Яку-сима
О. Оки-сима
О. Учжи-сима
О. Садо
Ніигата
Сендайо
Фукиши
Тсуруга
Міяцу
Кіото
Осака
Нагоія
Токіо
Іокогама
Іокосука
О. Фриса
О. Міяке-сима
Хакодате
Пр. Сангарскій
Аомори
Отару
Саппоро
Немуро
О. Кунашири
О. Статенъ (Итурупъ)
О. Компанейскій (Урупъ)
Разстоянія въ морскихъ миляхъ
Сасебо - Шань-хай-гуанъ 670
Инъ-цзы (Инкоу) 710
Портъ Артуръ 575
Устье р. Ялу 570
Чемульпо 426
Мазампо 145.
Фузанъ . 140
Гензанъ 440
Симоносеки - Фузанъ 126
Такешики 85
Сасебо 100
Іокосука - Куре 435
Куре - Симоносеки 110
Владивостокъ - Хакодате 430
Іокосука 920
Ніигата . . 470.
Фукиши 475
Міяцу 492
Такешики 540
Гензанъ 327
Фузанъ 515
(Черезъ Корейскій проливъ) - Чемульпо . 905
- Портъ Артуръ . 1062.
(Черезъ Сангарскій и Ванъ-Дименовъ проливы) Портъ Артуръ . . 2190.
47°
46°
45°
44°
43°
42°
41°
40°
39°
38°
37°
36°
35°
34°
33°
32°
31°
30°

